



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

INFORME TÉCNICO 049-2016/ST-CLC-INDECOPI

- A** : **Comisión de Defensa de la Libre Competencia**
- DE** : **Jesús Eloy Espinoza Lozada**
Secretario Técnico
Comisión de Defensa de la Libre Competencia
- Raquel Pérez Lara**
Ejecutivo 1
Comisión de Defensa de la Libre Competencia
- Brenda Dextre Zegarra**
Ejecutivo 2
Comisión de Defensa de la Libre Competencia
- ASUNTO** : Procedimiento administrativo sancionador iniciado de oficio contra:
- (i) Empresa de Transportes Atraservis S.R.L. (en adelante, Atraservis) y Empresa de Transportes Santísima Cruz de Mollendo S.R.L. (en adelante, Santísima Cruz) por la presunta realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo, destinada a fijar los precios de los pasajes en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en la Ruta 1-A (Población – San Martín – Villa Lourdes – Tres Portales – Mirador al Pacífico y Viceversa), desde el 20 de diciembre de 2010 (Expediente 015-2015); y,
 - (ii) Turismo Expreso Intervalle S.R.L. – Texiva S.R.L. (en adelante, Texiva), Empresa de Transportes Cocachacra Express Sociedad Comercial de Responsabilidad Limitada – Cocachacra Express S.R.L. (en adelante, Cocachacra), Empresa de Transportes Cristo del Valle S.R.L. (en adelante, Cristo del Valle) y Empresa de Transportes Punta Hermosa Sociedad Comercial de Responsabilidad Limitada – Emtranpuher S.R.L. (en adelante, Punta Hermosa) por la presunta realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo, destinada a fijar los precios de los pasajes en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en los tramos señalados en el considerando 46 de la Resolución 023-2015/ST-CLC-



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

INDECOPI, desde el 21 de diciembre de 2010 (Expediente 015-2015).

Ambas conductas se encuentran tipificadas como infracción en los artículos 1 y 11.1 literal a) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada por Decreto Legislativo 1034 y modificada por Decreto Legislativo 1205 (en adelante, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas).

FECHA : 2 de noviembre de 2016

El presente informe contiene la opinión de la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Secretaría Técnica) sobre el procedimiento administrativo sancionador iniciado de oficio contra: (i) Atraservis¹ y Santísima Cruz² por la presunta realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo, destinada a fijar los precios de los pasajes en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en la Ruta 1-A (Población – San Martín – Villa Lourdes – Tres Portales – Mirador al Pacífico y Viceversa), desde el 20 de diciembre de 2010; y, (ii) Texiva³, Cocachacra⁴, Cristo del Valle⁵ y Punta Hermosa⁶ por la presunta realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo, destinado a fijar los precios de los pasajes en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en los tramos señalados en el considerando 46 de la Resolución 023-2015/ST-CLC-INDECOPI, desde el 21 de diciembre de 2010⁷; así como sus conclusiones y

¹ Inscrita con número de Partida Electrónica N° 01191812 de la Oficina Registral Islay – Zona Registral N° XII Sede Arequipa. Disponible en Sunarp. Asimismo, identificada con RUC 20312056039. Disponible en Sunat.

² Inscrita con número de Partida Electrónica N° 01194306 de la Oficina Registral Islay – Zona Registral N° XII Sede Arequipa. Disponible en Sunarp. Asimismo, identificada con RUC 20454622422. Disponible en Sunat.

³ Inscrita con número de Partida Electrónica N° 01192856 de la Oficina Registral Islay – Zona Registral N° XII Sede Arequipa. Disponible en Sunarp. Asimismo, identificada con RUC 20370069124. Disponible en Sunat.

⁴ Inscrita con número de Partida Electrónica N° 12004654 de la Oficina Registral Islay – Zona Registral N° XII Sede Arequipa. Disponible en Sunarp. Asimismo, identificada con RUC 20455058636. Disponible en Sunat.

⁵ Inscrita con número de Partida Electrónica N° 01194106 de la Oficina Registral Islay – Zona Registral N° XII Sede Arequipa. Disponible en Sunarp.

⁶ Inscrita con número de Partida Electrónica N° 12003883 de la Oficina Registral Islay – Zona Registral N° XII Sede Arequipa. Disponible en Sunarp. Identificada con RUC 20454720351. Disponible en Sunat. Cabe señalar que la empresa figura con el nombre Emtranpuher S.R.L. en Sunat

⁷ Tramos investigados:



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

recomendaciones para la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Comisión).

Pasaje	Empresas	Tramos
Entero	Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa	Mollendo - Kilómetros, Mollendo - Mejía, Mollendo - Motobomba y Mollendo - Cocachacra
	Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle	Mollendo - Cocachacra, La Curva - El Arenal, El Arenal - Mejía, Cocachacra - Santa María - El Arenal, Cocachacra - La Curva y Boqueron - Sombrero Grande - Kilómetros.
	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - Egasa y Mollendo - La Curva
	Texiva y Cocachacra	La Curva - Motobomba y Cocachacra - Nuevo Arenal
	Texiva y Cristo del Valle	Mollendo Chucarapi
Instituto superior o universitario	Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa	Mollendo - Kilómetros
	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - La Curva
	Texiva y Cocachacra	La Curva - Motobomba
Escolar	Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa	Mollendo - Mejía y Mollendo - Motobomba
	Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle	Mollendo - Cocachacra
	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - Egasa y Mollendo - La Curva
	Texiva y Cocachacra	La Curva - Motobomba y El Arenal - Mejía



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

ÍNDICE

I. ANTECEDENTES	5
II. OBJETO DEL INFORME	10
III. MARCO CONCEPTUAL	10
IV. DESCRIPCIÓN DEL MERCADO	17
V. ANÁLISIS DE LAS CONDUCTAS INVESTIGADAS	23
VI. DESCARGOS DE LAS EMPRESAS IMPUTADAS	33
VII. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN	36
VIII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	56



I. ANTECEDENTES

1. Mediante Memorando 177-2011/INDECOPI-Aqp del 17 de febrero de 2011, la Oficina Regional del Indecopi de Arequipa (en adelante, la ORI Arequipa) remitió a esta Secretaría Técnica el escrito del señor Henry Hugo Salazar Marquina, Sub Gerente de Tránsito, Vialidad y Transporte Público de la Municipalidad Provincial de Islay (en adelante, la Municipalidad de Islay), por el cual informó la realización de presuntos acuerdos entre empresas que prestaban el servicio de transporte público de pasajeros, mediante la modalidad de camioneta rural (combi), para incrementar los precios de los pasajes del referido servicio. Cabe señalar que la Municipalidad de Islay adjuntó copia de los escritos de las empresas transportistas y de la Asociación Pro Vivienda de Interés Social - APVIS Los Pinos⁸.
2. Por Oficio 104-2014/ST-CLC-INDECOPI del 6 de noviembre de 2014, la Secretaría Técnica requirió a la Municipalidad de Islay determinada información relacionada con el servicio de transporte público de pasajeros en la provincia de Islay respecto del periodo enero de 2010 a octubre de 2014.
3. Mediante Oficio 070-2014-MPI/A-GGM-GTPTV del 18 de noviembre de 2014, la Municipalidad de Islay absolvió parcialmente el requerimiento de información realizado mediante Oficio 104-2014/ST-CLC-INDECOPI.
4. A través del Oficio 042-2015/ST-CLC-INDECOPI del 5 de agosto de 2015, la Secretaría Técnica remitió un nuevo requerimiento de información a la Municipalidad de Islay respecto de las empresas que, al mes de diciembre de 2010, prestaron el servicio de transporte público de pasajeros en la provincia de Islay.
5. Mediante Cartas 544, 547 y 549-2015/ST-CLC-INDECOPI del 13 y 14 de agosto de 2015, esta Secretaría Técnica solicitó información a las empresas Cocachacra, Atraservis y Santísima Cruz sobre las características de la empresa y del servicio de transporte público de pasajeros que prestaba (rutas autorizadas, vehículos habilitados, los precios cobrados y el número de pasajeros transportados, entre otros).
6. Por escrito del 31 de agosto de 2015, Atraservis absolvió el requerimiento de información realizado a través de la Carta 547-2015-CLC-INDECOPI.
7. Mediante Cartas 753, 756-2015/ST-CLC-INDECOPI del 23 y 28 de setiembre de 2015, esta Secretaría Técnica reiteró los requerimientos de información a las empresas Cocachacra y Santísima Cruz solicitados mediante Cartas 544 y 549-2015/ST-CLC-INDECOPI, respectivamente.

⁸ En dicho escrito, la Asociación manifestaba su malestar por el incremento del precio del pasaje.

8. A través de la Carta 751-2015/ST-CLC-INDECOPI del 28 de setiembre de 2015, la Secretaría Técnica requirió a Texiva información sobre las características de la empresa y del servicio de transporte público de pasajeros que prestaba (rutas autorizadas, vehículos habilitados, los precios cobrados y el número de pasajeros transportados, entre otros).
9. Mediante Oficio 028-2015-MPI/GTPTV del 28 de setiembre de 2015, la Municipalidad de Islay absolvió el requerimiento de información realizado mediante el Oficio 042-2015/ST-CLC-INDECOPI y reiterado mediante Oficio 069-2015/ST-CLC-INDECOPI.
10. Por Resolución 023-2015/ST-CLC-INDECOPI del 16 de noviembre de 2015 (en adelante, la Resolución de Inicio), esta Secretaría Técnica inició de oficio un procedimiento administrativo sancionador por la presunta realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo con la finalidad de fijar los precios de los pasajes en el mercado de servicios de transporte público de pasajeros, a nivel de la provincia de Islay, contra: (i) Atraservis y Santísima Cruz, respecto de la Ruta 1-A (Población – San Martín – Villa Lourdes – Tres Portales – Mirador al Pacífico y viceversa), desde el 20 de diciembre de 2010; y, (ii) contra Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa, respecto de algunos tramos de las rutas que tenían autorizadas⁹, desde el 21 de diciembre de 2010.
11. Mediante notificación por publicación del 4 de diciembre de 2015, se puso en conocimiento de Cristo del Valle y de las otras investigadas la Resolución de Inicio, el régimen de multas relacionadas con las infracciones imputadas y el plazo de descargos.
12. El 14 de diciembre de 2015, Punta Hermosa presentó sus descargos a la Resolución de Inicio sobre la base de los siguientes argumentos:
 - a) El señor Ángel Álvarez Oporto (en adelante, el señor Álvarez), ex gerente general de la empresa, firmante de las actas presentadas a la Municipalidad de Islay, no

⁹ Tramos investigados:

Pasaje	Empresas	Tramos
Entero	Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa	Mollendo - Kilómetros, Mollendo - Mejía, Mollendo - Motobomba y Mollendo - Cocachacra
	Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle	Mollendo - Cocachacra, La Curva - El Arenal, El Arenal - Mejía, Cocachacra - Santa María - El Arenal, Cocachacra - La Curva y Boqueron - Sombrero Grande - Kilómetros.
	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - Egasa y Mollendo - La Curva
	Texiva y Cocachacra	La Curva - Motobomba y Cocachacra - Nuevo Arenal
	Texiva y Cristo del Valle	Mollendo Chucarapi
Instituto superior o universitario	Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa	Mollendo - Kilómetros
	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - La Curva
	Texiva y Cocachacra	La Curva - Motobomba
Escolar	Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa	Mollendo - Mejía y Mollendo - Motobomba
	Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle	Mollendo - Cocachacra
	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - Egasa y Mollendo - La Curva
	Texiva y Cocachacra	La Curva - Motobomba y El Arenal - Mejía

tenía facultad o autorización expresa para celebrar o realizar un convenio con otras empresas o instituciones, lo cual puede verificarse del Libro de Actas de la empresa.

- b) En el libro de actas de la empresa no figura un acuerdo tomado en Asamblea General que aprueba la concertación de precios investigada, por lo que cualquier documento que haya sido suscrito por el señor Álvarez no tiene validez ni vincula a la empresa.
 - c) En el año 2013, la empresa suspendió al señor Álvarez del cargo de gerente general, pues nunca informó los referidos sucesos a la Junta de Socios de la empresa.
13. Los días 28 y 30 de diciembre de 2015, Atraservis y Cocachacra, respectivamente, presentaron sus descargos a la Resolución de Inicio en base a los siguientes argumentos:
- a) El 21 de diciembre de 2010, se presentó a la Municipalidad de Ilay un escrito mediante el cual se comunicó el incremento de los precios de los pasajes, situación que obedeció al incremento de los costos de los repuestos, mantenimiento y reparación de los vehículos de la empresa, y no a una voluntad de beneficiar a sus socios y/o propietarios, en virtud a una figura de concertación de precios.
 - b) La presentación del escrito en el que firmaban los cuatro (4) gerentes de las distintas empresas respondía a la voluntad de ofrecer un mejor servicio de transporte con una frecuencia adecuada para los usuarios y, por tanto, evitar la prestación del servicio por taxis colectivos informales.
 - c) El concierto de voluntades tenía como finalidad tener vehículos que permitieran dar un servicio óptimo al usuario, luchando contra una competencia “desleal” por parte del taxi colectivo formal e informal, ya que la población solicitaba el servicio de transporte mediante camioneta rural por su seguridad, tranquilidad y el menor precio que ofrecía.
 - d) No existió un abuso de posición de dominio, ya que el servicio de transporte público brindado por camionetas rurales tiene un precio determinado y, en consecuencia, el usuario conoce el precio a pagar; mientras que en los servicios prestados por taxi y taxi colectivo (formales e informales) se negocian los precios.
 - e) No se tenía como objetivo eliminar, restringir o limitar la competencia, ya que en muchos casos los precios cobrados son inferiores a los establecidos.
 - f) La demanda del servicio de transporte público de pasajeros en la provincia de Ilay presenta estacionalidad, ya que registra una mayor demanda del servicio en los dos meses de verano respecto de lo solicitado en los siguientes diez meses del año. En ese sentido, la conducta investigada no tuvo efectos negativos para la competencia y el bienestar de los consumidores.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

14. Atraservis además agregó que se deberá tomar en cuenta su buena fe en el procedimiento, al absolver el requerimiento realizado mediante Carta 547-2015/ST-CLC-INDECOPI. Por su parte, Cocachacra manifestó que brindaban el servicio desde el distrito de Mollendo hasta el distrito de Cocachacra, lo que implicaba que las unidades deban estar en condiciones adecuadas para brindar el servicio.
15. Por Cartas 417, 413, 415, 414 y 416-2016/ST-CLC-INDECOPI, del 1, 2 y 3 de agosto de 2016, esta Secretaría Técnica requirió a Texiva, Punta Hermosa, Santísima Cruz, Atraservis y Cocachacra, respectivamente, la absolución de un cuestionario sobre la conducta investigada. En particular, solicitó información sobre los precios de los pasajes y el número de pasajeros transportados en las rutas investigadas en relación con el periodo anterior y posterior a diciembre de 2010.
16. El 17 de agosto de 2016, Santísima Cruz absolvió el cuestionario formulado, manifestando lo siguiente:
 - a) El 17 de noviembre de 2009, la asamblea de socios eligió a la señora Erika Valiente Arana como gerente de la empresa, sin que dicha designación se haya inscrito en Registros Públicos. Doce meses después, los socios de la empresa requirieron el apoyo del señor Floro Salomón Herrera (en adelante, el señor Salomón), ya que la empresa se encontraba en crisis.
 - b) Durante los meses de noviembre y diciembre de 2010, operaron tres (3) vehículos, según constancia otorgada por la Municipalidad de Islay.
 - c) El escrito enviado a la Municipalidad de Islay el 17 de diciembre de 2010 no tuvo respuesta por parte del alcalde, por lo que la empresa no ejecutó la política de precios acordada.
 - d) En el año 2012, la empresa renunció a la ruta otorgada por encontrarse quebrada. Mediante Resolución 001-2013-MPI/GTPTV del 4 de enero de 2013, la Municipalidad declaró la renuncia de la empresa a la Ruta 1-A.
 - e) La empresa no se encuentra operativa desde el mes de diciembre de 2012 y la disolución formal no se pudo concretar debido a la ausencia de sus socios.
17. El 31 de agosto de 2016, Punta Hermosa absolvió parcialmente el cuestionario enviado, señalando que no contaba con información respecto del periodo investigado.
18. El 2 de setiembre de 2016, Atraservis absolvió el cuestionario enviado mediante Carta 414-2016/ST-CLC-INDECOPI. Además, precisó que, ante las solicitudes verbales de los usuarios del servicio, determinados propietarios de vehículos decidieron no aplicar la subida indicada en el documento del 15 de diciembre de 2010.
19. Mediante Cartas 667 y 668-2016/ST-CLC-INDECOPI del 13 y 21 de setiembre de 2016, esta Secretaría Técnica reiteró los requerimientos de información formulados a Cocachacra y Texiva, respectivamente, mediante Cartas 416 y 417-2016/ST-CLC-INDECOPI, en atención a que el plazo otorgado había vencido.



20. Mediante Cartas 582, 583, 584, 587 y 586-2016/CLC-INDECOPI del 13, 14, 15, 21 y 28 de setiembre de 2016, respectivamente, la Secretaría Técnica cumplió con informar a Punta Hermosa, Atraservis, Santísima Cruz, Texiva y Cocachacra, respectivamente, que en un (1) mes finalizaría el periodo de prueba del presente procedimiento, por lo que dentro del plazo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la recepción de las referidas cartas, podían presentar únicamente documentos como pruebas adicionales.
21. El 28 de setiembre de 2016, Texiva absolvió el cuestionario formulado mediante Carta 417-2016/CLC-INDECOPI.
22. Mediante Carta 804-2016/ST-CLC-INDECOPI del 12 de octubre de 2016, la Secretaría Técnica citó a entrevista al señor Nerzo Rodolfo Rivera Manrique, gerente general de Texiva, con la finalidad de comprender con mayor detalle las respuestas remitidas en su escrito del 28 de setiembre de 2016. Dicha entrevista se realizó el 12 de octubre de 2016.
23. El 12 de octubre de 2016, Cocachacra respondió el cuestionario formulado por la Secretaría Técnica efectuado mediante Carta 667-2016/ST-CLC-INDECOPI.
24. Mediante Carta 803-2016/ST-CLC-INDECOPI del 12 de octubre de 2016, la Secretaría Técnica citó a entrevista al señor Cecilio Mauro Surco Quispe, gerente general de Cocachacra, con la finalidad de comprender en mayor detalle las respuestas que estaba presentado en su escrito y contar con mayores elementos de juicio sobre el funcionamiento de la empresa en el periodo investigado. Dicha entrevista se realizó el 17 de octubre de 2016.
25. El 19 de octubre de 2016, Cristo del Valle se apersonó al presente procedimiento y solicitó copia de todos los actuados contenidos en el expediente.
26. Mediante Carta 879-2016/ST-CLC-INDECOPI del 25 de octubre de 2016, la Secretaría Técnica citó a entrevista al señor Donato Camargo Álvarez, gerente general de Cristo del Valle, con la finalidad de contar con mayores elementos de juicio sobre el funcionamiento de la empresa en el periodo investigado. Dicha entrevista se realizó el 25 de octubre de 2016.
27. El 25 de octubre de 2016, Cristo del Valle presentó un escrito que contenía, entre otros documentos, los tarifarios de su empresa.
28. El 31 de octubre de 2016, la Secretaría Técnica informó a las Investigados que la etapa probatoria finalizó el 28 de octubre de 2016, por lo que se procederá a la elaboración del Informe Técnico.

II. OBJETO DEL INFORME

29. El presente informe tiene por objeto determinar lo siguiente:

- Si las empresas Atraservis y Santísima Cruz realizaron una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo con la finalidad de fijar los precios de los pasajes en el mercado de servicios de transporte público de pasajeros, en la Ruta 1-A, desde el 20 de diciembre de 2010 en el distrito de Mollendo, provincia de Islay, Región Arequipa.
- Si las empresas Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa realizaron una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo con la finalidad de fijar los precios de los pasajes en el mercado de servicios de transporte público de pasajeros, sobre algunos tramos¹⁰, desde el 21 de diciembre de 2010, en la provincia de Islay, Región Arequipa.

III. MARCO CONCEPTUAL

3.1 Norma aplicable

30. En virtud de lo dispuesto por el artículo 103 de la Constitución Política¹¹, la ley se aplica a las consecuencias de las relaciones y situaciones jurídicas existentes desde su entrada en vigencia y no tiene fuerza ni efectos retroactivos, salvo en materia penal cuando favorece al reo.

¹⁰ Tramos investigados:

Pasaje	Empresas	Tramos
Entero	Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa	Mollendo - Kilómetros, Mollendo - Mejía, Mollendo - Motobomba y Mollendo - Cocachacra
	Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle	Mollendo - Cocachacra, La Curva - El Arenal, El Arenal - Mejía, Cocachacra - Santa María - El Arenal, Cocachacra - La Curva y Boqueron - Sombrero Grande - Kilómetros.
	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - Egasa y Mollendo - La Curva
	Texiva y Cocachacra	La Curva - Motobomba y Cocachacra - Nuevo Arenal
	Texiva y Cristo del Valle	Mollendo Chucarapi
Instituto superior o universitario	Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa	Mollendo - Kilómetros
	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - La Curva
	Texiva y Cocachacra	La Curva - Motobomba
Escolar	Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa	Mollendo - Mejía y Mollendo - Motobomba
	Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle	Mollendo - Cocachacra
	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - Egasa y Mollendo - La Curva
	Texiva y Cocachacra	La Curva - Motobomba y El Arenal - Mejía

¹¹ Constitución Política del Perú

Artículo 103.- Leyes especiales, irretroactividad, derogación y abuso del derecho

Pueden expedirse leyes especiales porque así lo exige la naturaleza de las cosas, pero no por razón de las diferencias de las personas. La ley, desde su entrada en vigencia, se aplica a las consecuencias de las relaciones y situaciones jurídicas existentes y no tiene fuerza ni efectos retroactivos; salvo, en ambos supuestos, en materia penal cuando favorece al reo. La ley se deroga sólo por otra ley. También queda sin efecto por sentencia que declara su inconstitucionalidad. La Constitución no ampara el abuso del derecho.

31. En lo que se refiere a la potestad sancionadora administrativa, el numeral 5 del artículo 230 de la Ley 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, LPAG)¹², establece que son aplicables las disposiciones sancionadoras vigentes al momento en que el administrado incurrió en la conducta objeto de sanción.
32. El 23 de setiembre de 2015 fue publicado¹³ el Decreto Legislativo 1205, que modificó la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, en diversas disposiciones, tanto sustanciales como procedimentales.
33. Al respecto, la conducta materia del presente procedimiento se habría cometido antes de la emisión del Decreto Legislativo 1205. En tal sentido, de acuerdo con lo establecido en el numeral 5 del artículo 230 de la LPAG y, considerando la necesidad de garantizar a los administrados a que se respeten las reglas existentes al momento en que se desarrolló la conducta materia de imputación, la calificación de la conducta estará sujeta a las disposiciones establecidas por la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, existente, antes de la entrada en vigencia del Decreto Legislativo 1205.
34. Sin perjuicio de lo señalado, en virtud a la Única Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo 1205¹⁴, las normas procedimentales introducidas por el referido dispositivo son aplicables al precedente procedimiento administrativo sancionador, en atención al principio de aplicación inmediata de las normas procesales en el tiempo, conforme al artículo 103 de la Constitución Política del Perú¹⁵.
35. En ese sentido se ha pronunciado el Tribunal Constitucional en reiterada jurisprudencia. Así, en la Sentencia del 10 de diciembre de 2003, recaída en el

¹² **Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobada mediante Ley 27444**

Artículo 230.- Principios de la potestad sancionadora administrativa

5. Irretroactividad. - Son aplicables las disposiciones sancionadoras vigentes en el momento de incurrir el administrado en la conducta a sancionar, salvo que las posteriores le sean más favorables.

¹³ En el Diario Oficial El Peruano.

¹⁴ **Decreto Legislativo 1205, que modifica la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**

Única. - Aplicación inmediata

Las normas procedimentales dispuestas en el presente Decreto Legislativo son aplicables a los procedimientos administrativos sancionadores en trámite en el estado en que se encuentren, de conformidad con el principio de aplicación inmediata de las normas procesales en el tiempo.

¹⁵ **Constitución Política del Perú de 1993**

Artículo 103. - Leyes especiales, irretroactividad, derogación y abuso del derecho

Pueden expedirse leyes especiales porque así lo exige la naturaleza de las cosas, pero no por razón de las diferencias de las personas. La ley, desde su entrada en vigencia, se aplica a las consecuencias de las relaciones y situaciones jurídicas existentes y no tiene fuerza ni efectos retroactivos; salvo, en ambos supuestos, en materia penal cuando favorece al reo. La ley se deroga sólo por otra ley. También queda sin efecto por sentencia que declara su inconstitucionalidad. La Constitución no ampara el abuso del derecho. **[Énfasis agregado]**

Expediente 2196-2002-HC/TC, sostuvo que: “En el caso de las normas procesales penales rige el principio *tempus regit actum*, cuyo enunciado es que la ley procesal aplicable en el tiempo es la que se encuentra vigente al momento de resolverse el acto”. Asimismo, la doctrina es unánime al respecto. Por ejemplo, Gómez Tomillo y Sáenz Rubiales, señalan sobre el fundamento teórico de la aplicación retroactiva de la norma favorable, “[o]bviamente lo expresado no afecta a las disposiciones de carácter procedimental, donde es de aplicación el principio *tempus regit actum*, salvo que la ley disponga lo contrario¹⁶”.

3.2 Prácticas colusorias horizontales

36. Las prácticas colusorias horizontales se encuentran tipificadas como conductas anticompetitivas en los artículos 1 y 11 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas¹⁷.
37. Estas prácticas colusorias son aquellas realizadas entre agentes económicos que participan en el mismo nivel de una cadena de producción, distribución o comercialización y que normalmente compiten entre sí respecto de precios, producción, mercados y clientes¹⁸, con el objeto de eliminar, restringir o limitar la competencia en detrimento de los consumidores, de otros competidores, de los clientes o de los proveedores.

¹⁶ GÓMEZ TOMILLO y SÁENZ RUBIALES, Derecho Administrativo Sancionador. Parte General, Segunda Edición, Navarra: Editorial Aranzadi, 2010, págs. 71 y ss.; MUÑOZ MACHADO, Santiago, Tratado de Derecho Administrativo y Derecho Público General, Tomo IV, Madrid: Lustel, 2011, págs. 943 y ss.; REBOLLO PUIG, Manuel, “El concepto de sanción administrativa”, en: GARCÍA, M. y AMAYA, O., Derecho Sancionatorio Ambiental, Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2013, pág. 179.

¹⁷ **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada mediante Decreto Legislativo 1034 y modificada mediante Decreto Legislativo 1205.**

Artículo 1.- Finalidad de la presente Ley.-

La presente Ley prohíbe y sanciona las conductas anticompetitivas con la finalidad de promover la eficiencia económica en los mercados para el bienestar de los consumidores.

Artículo 11.- Prácticas colusorias horizontales.-

11.1 Se entiende por prácticas colusorias horizontales los acuerdos, decisiones, recomendaciones o prácticas concertadas realizadas por agentes económicos competidores entre sí que tengan por objeto o efecto restringir, impedir o falsear la libre competencia, tales como:

(a) La fijación concertada, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio;

(...)

11.2. Constituyen prohibiciones absolutas los acuerdos horizontales inter marca que no sean complementarios o accesorios a otros acuerdos lícitos, que tengan por objeto:

a) Fijar precios u otras condiciones comerciales o de servicio;

b) Limitar la producción o las ventas, en particular por medio de cuotas;

c) El reparto de clientes, proveedores o zonas geográficas; o,

d) Establecer posturas o abstenciones en licitaciones, concursos u otra forma de contratación o adquisición pública prevista en la legislación pertinente, así como en subastas públicas y remates.

11.3. Las prácticas colusorias horizontales distintas a las señaladas en el numeral 11.2 precedente constituyen prohibiciones relativas.

¹⁸ A diferencia de las prácticas colusorias verticales, realizadas por agentes que operan en planos distintos de la cadena de producción, distribución o comercialización.

38. Como resultado de ello, podría producirse un incremento de precios o una reducción de la producción, de manera artificial, al margen de los mecanismos del mercado, lo que trae como consecuencia una limitación de las opciones del consumidor, una asignación ineficiente de recursos o incluso una combinación de las anteriores.
39. En toda práctica colusoria horizontal existe un elemento esencial, a saber, una conducta coordinada con el objeto o efecto de eliminar, restringir o limitar la competencia. Sin embargo, la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas distingue diversas formas de materializar estas conductas, entre las que se aprecian los acuerdos, las prácticas concertadas y las recomendaciones.
40. Se entiende por acuerdo que restringe la competencia, todo concierto de voluntades mediante el cual varios agentes económicos independientes se comprometen a realizar una conducta que tiene por objeto o efecto restringir la competencia.
41. Por su parte, las prácticas concertadas comprenden el sentido más amplio de «acuerdo», para incluir a toda conducta voluntariamente coordinada con la finalidad de restringir la competencia, aunque no pueda demostrarse a través de pruebas directas, pero que, a partir del uso de indicios y presunciones, pueden inferirse como única explicación razonable¹⁹.
42. Así, por ejemplo, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas²⁰ definió a las prácticas concertadas como:

«[U]na forma de coordinación entre agentes económicos en el cual, sin que un acuerdo formal haya sido necesariamente concluido entre ellos, existe un nivel de cooperación práctica entre ellos que sustituye conscientemente los riesgos inherentes al proceso competitivo»²¹.

¹⁹ La voluntad común de restringir la competencia puede inferirse a partir de «(...) evidencia que tiende a excluir la posibilidad de acción independiente de las [partes]. Esto es, debe haber evidencia directa o circunstancial que lleve razonablemente a probar que [las partes] tienen un compromiso consciente con un esquema común diseñado para conseguir un objetivo ilícito». Traducción libre de: «(...) evidence that tends to exclude the possibility of independent action by the [parties]. That is, there must be direct or circumstantial evidence that reasonably tends to prove that [the parties] had a conscious commitment to a common scheme designed to achieve an unlawful objective». Monsanto Co. v. Spray-Rite Svc. Corp., 465 U.S. 752 (1984), citado por KOVACIC, William. The Identification and Proof of Horizontal Agreements Under the Antitrust Laws, 38 Antitrust Bulletin 5, 1993, reproducido en GAVIL, Andrew (Ed.) An Antitrust Anthology. Ohio: Anderson Publishing Co., 1996, p. 84.

Asimismo, ver la Resolución 009-2008-INDECOPI/CLC del 25 de febrero de 2008, sobre prácticas concertadas para la fijación de primas y deducibles mínimos de los seguros básico y completo de vehículos particulares.

²⁰ Denominado desde el 2009 como “Tribunal de Justicia de la Unión Europea”, a raíz de la reforma introducida por el Tratado de Lisboa (que modificó varios aspectos del Tratado de la Unión Europea y del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea) del 2007.

²¹ Traducción libre de: “(...) a form of co-ordination between undertakings which, without having reached the stage where an agreement properly so called has been concluded, knowingly substitutes practical co-operation between them for the risks of competition.” En: Caso 48/69, ICI v Commission (también conocido como “Dyestuffs”) [1972] ECR 619, párrafo 64.

43. En este tipo de conductas, en particular, el uso de indicios y presunciones resulta relevante para demostrar la existencia de una “voluntad común” entre competidores destinada a restringir o afectar el proceso competitivo, ante la ausencia de una prueba directa. Al respecto, la Corte Suprema de los Estados Unidos ha establecido que esta “voluntad común” puede inferirse a partir de:

«[E]videncia que tienda a excluir la posibilidad de que [las partes] hayan actuado cada una de manera independiente. Esto es, debe existir evidencia directa o indirecta que lleve razonablemente a probar que [las partes] estuvieron comprometidas de manera consciente con un esquema común diseñado para conseguir un objetivo ilícito»²².

44. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas también ha establecido que, en casos particularmente complejos sobre infracciones a la libre competencia, no es necesario caracterizar a las conductas investigadas como acuerdos o prácticas concertadas²³, debido a que ambos conceptos:

«Comprenden formas de colusión que tienen la misma naturaleza y solo pueden distinguirse entre sí por su intensidad y por las formas en que estos se manifiestan en la realidad».²⁴

3.3 Sobre acuerdos anticompetitivos para fijar precios: cárteles

45. El artículo 11.1. inciso a) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas señala que, sea directa o indirecta, todo acuerdo anticompetitivo para fijar precios realizado por dos o más competidores constituye una práctica colusoria horizontal:

Artículo 11.- Prácticas colusorias horizontales

11.1. Se entiende por prácticas colusorias horizontales los acuerdos, decisiones, recomendaciones o prácticas concertadas realizadas por agentes económicos competidores entre sí que tengan por objeto o efecto restringir, impedir o falsear la libre competencia, tales como:

²² Traducción libre de: “(...) evidence that tends to exclude the possibility of independence action by the [parties]. That is, there must be direct or circumstantial evidence that reasonably tends to prove that [the parties] had a conscious commitment to a common scheme designed to achieve an unlawful objective”. En: *Monsanto Co. v. Spray-Rite Svc. Corp.*, 465 U.S. 752 (1984), sentencia de la Corte Suprema de los Estados Unidos del 20 de marzo de 1984.

²³ Ver: Casos acumulados T-305/94 y otros, *NV Limburgse Vinyl Maatschappij v Commission* [1999] ECR II-931, párrafos 695 a 699; y, Caso C-49/92 P, *Commission v Anic Partecipazioni SpA* [1999] ECR I-4125, párrafos 132 y 133.

²⁴ Traducción libre de: «A comparison between that definition of agreement and the definition of a concerted practice (...) shows that, from the subjective point of view, they are intended to catch forms of collusion having the same nature and are only distinguishable from each other by their intensity and the forms in which they manifest themselves». En: Caso C-49/92 P, *Commission v Anic Partecipazioni SpA* [1999] ECR I-4125, párrafo 131.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

(a) La fijación concertada, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio

46. Al respecto, es importante precisar que no resulta necesario formular distinción entre hipótesis de fijación «directa» e «indirecta» de precios. Como ha señalado la Comisión en anteriores oportunidades, la mención en el artículo 11.1 tiene por único objetivo que los administrados reconozcan que la fijación de precios resulta sancionable independientemente del mecanismo utilizado, en la medida que una restricción en una variable competitiva esencial como el precio puede ser alcanzada por diversas vías, igualmente reprochables²⁵.
47. En ese sentido, conforme al artículo 11.2 corresponderá sancionar como prohibiciones absolutas aquellos acuerdos entre competidores independientes que restrinjan la competencia en precios (u otras condiciones comerciales o de servicio) bajo cualquier esquema o mecanismo concertado²⁶.
48. De hecho, es posible que, para limitar su detección, los cárteles adopten formas de determinar los precios distintas al incremento coordinado del precio final a sus clientes. Así, el Departamento de Justicia de los Estados Unidos reconoce como esquemas comunes de fijación de precios, entre otros:
- La fijación o adhesión a un descuento coordinado.
 - El acuerdo para mantener los precios vigentes.
 - Las coordinaciones para eliminar o reducir descuentos.
 - La adopción coordinada de una fórmula para determinar los precios.
 - La coordinación sobre diferenciales de precios entre productos de distinto tipo o tamaño o en cantidades distintas.
49. Bajo este contexto, la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas sanciona toda forma de concertación de precios, lo cual involucra tanto la determinación coordinada de un precio, como todas aquellas otras formas de concertación que influyen o puedan influir de manera decisiva sobre el precio al que los bienes o servicios son ofrecidos en el mercado. Lo esencial en el análisis de la conducta investigada consistirá en determinar si existió o no independencia en la formación y determinación de precios por parte de los agentes investigados.

²⁵ Ver: Resolución 019-2016/CLC-INDECOPI del 10 de febrero de 2016, sobre una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo de fijación de precios en el mercado de servicios de hemodiálisis

²⁶ Así, por ejemplo, la Comisión ha sancionado acuerdos que restringen la competencia bajo la hipótesis de fijación de precios mínimos (véase la Resolución 009-2008/CLC, sobre concertación de primas y deducibles mínimos del SOAT, confirmada mediante Resolución 0857-2014/SDC-INDECOPI) y precios finales (véase la Resolución 031-2014/CLC-INDECOPI, sobre concertación del pasaje del servicio de transporte urbano en la provincia de Huaraz).

3.4 Estándar de prueba aplicable a las prácticas colusorias horizontales

50. El artículo 11 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas también distingue a las prácticas colusorias horizontales a partir del tipo de prohibición aplicable, diferenciando entre aquellas sujetas a una prohibición absoluta y aquellas sujetas a una prohibición relativa.
51. Los artículos 8 y 9 del referido cuerpo normativo establecen las reglas de la carga de la prueba aplicables a la prohibición absoluta y a la prohibición relativa²⁷. Así, los casos sometidos a una prohibición absoluta se caracterizan porque, para declarar la existencia de una infracción administrativa, basta que se demuestre la existencia de la conducta investigada. Por su parte, los casos sometidos a una prohibición relativa se caracterizan porque, además de probar la existencia de la conducta investigada, se debe verificar que esta tiene o podría tener efectos negativos para la competencia y el bienestar de los consumidores²⁸.
52. Esta distinción normativa responde a la existencia de amplia experiencia jurisprudencial, nacional y extranjera, que ha permitido identificar determinadas prácticas colusorias horizontales que, en sí mismas, son restrictivas de la competencia y no generan mayor eficiencia en el mercado²⁹, lo que ha motivado que se encuentren sometidas a una prohibición absoluta. A este tipo de prácticas o acuerdos se les denomina *hard core cartels* o, simplemente, cárteles³⁰.
53. A nivel nacional, el reconocimiento del carácter inherentemente anticompetitivo de este tipo de acuerdos ha sido explicado en la Exposición de Motivos de la Ley de

²⁷ **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada mediante Decreto Legislativo 1034 y modificada mediante Decreto Legislativo 1205.**

Artículo 8.- Prohibición absoluta.-

En los casos de prohibición absoluta, para verificar la existencia de la infracción administrativa, es suficiente que la autoridad de competencia pruebe la existencia de la conducta.

Artículo 9.- Prohibición relativa.-

En los casos de prohibición relativa, para verificar la existencia de la infracción administrativa, la autoridad de competencia deberá probar la existencia de la conducta y que ésta tiene, o podría tener, efectos negativos para la competencia y el bienestar de los consumidores.

²⁸ Cabe precisar que, en los casos sometidos a una prohibición relativa, los investigados pueden demostrar que, a pesar de haber cometido la conducta investigada, ésta genera o podría generar efectos positivos o eficiencias en el mercado. En este escenario, la autoridad de competencia deberá hacer un balance entre los efectos negativos o anticompetitivos que ha identificado y los efectos positivos o procompetitivos que han demostrado los investigados. Si el balance es positivo, no se habrá configurado una infracción.

²⁹ OECD Competition Committee. *Fighting Hard Core Cartels: Harm, Effective Sanctions and Leniency*, 2002, páginas 75 y 76. Disponible en: <http://www.oecd.org/competition/cartels/1841891.pdf>

³⁰ Internacionalmente son consideradas bajo la categoría de *hard core cartels* las conductas de concertación de precios, restricción de oferta, asignación de territorios o clientes y las licitaciones colusorias. *International Competition Network. Defining Hard Core Cartels Conduct. Effective Institutions. Effective Penalties*. Reporte elaborado por el ICN Working Group on Cartels. Cuarta Conferencia Anual, Bonn - Alemania, 6-8 de junio de 2005, página 10.

Represión de Conductas Anticompetitivas, documento en el que se han recogido las apreciaciones desarrolladas por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico³¹ (OECD, por sus siglas en inglés) y la *International Competition Network* (ICN)³². En estos foros se ha afirmado en reiteradas oportunidades el grave perjuicio que estas conductas causan en el mercado.

54. Específicamente, se encuentran sometidas a una prohibición absoluta las prácticas colusorias horizontales, *inter marca*, que no son complementarias o accesorias a otros acuerdos lícitos (es decir, los denominados acuerdos desnudos), y que tienen por objeto: a) la fijación de precios u otras condiciones comerciales o de servicio; b) la limitación de la producción o de las ventas; c) el reparto de clientes, proveedores o zonas geográficas; o, d) las licitaciones colusorias o *bid rigging*, según lo establecido taxativamente en el artículo 11.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.

IV. DESCRIPCIÓN DEL MERCADO

55. Previamente al análisis de la conducta investigada, resulta pertinente describir el mercado objeto de investigación.
56. El Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado mediante Decreto Supremo 017-2009-MTC, define los servicios de transporte de pasajeros de la siguiente manera: (i) servicio de transporte de ámbito provincial, como aquel que se realiza para trasladar personas exclusivamente al interior de una provincia; (ii) servicio de transporte de ámbito regional, como aquel que se realiza para trasladar personas entre ciudades o centros poblados de provincias diferentes, exclusivamente en una misma región; y (iii) servicio de transporte de ámbito nacional, como aquel que se realiza para trasladar personas y/o mercancías entre ciudades o centros poblados de provincias pertenecientes a regiones diferentes³³.

³¹ *OECD Competition Committee*. Loc. Cit.

³² *International Competition Network*. Op. Cit., páginas 14 a 15.

³³ **Decreto Supremo 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte**
Artículo 3.- Definiciones.-

Para efectos de la aplicación de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, se entiende por:

(...)

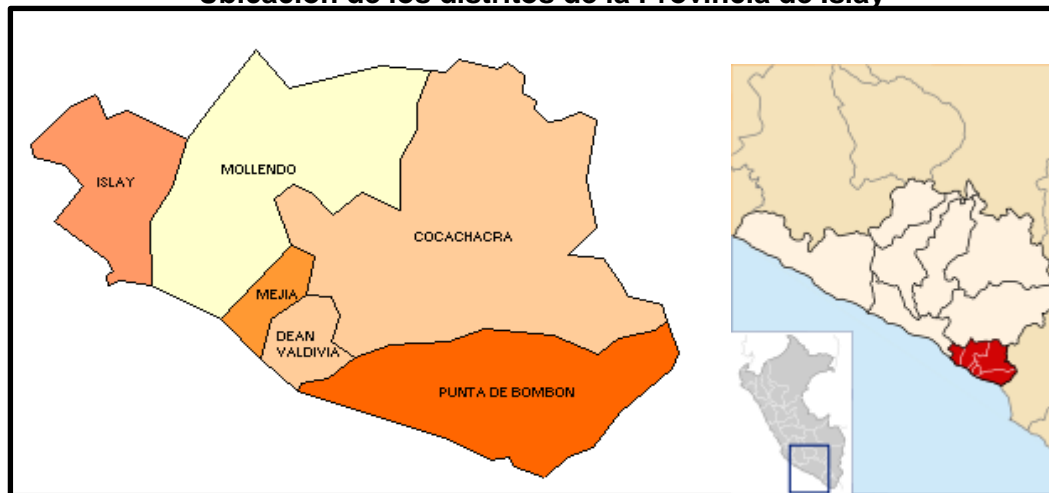
3.66 Servicio de Transporte de ámbito Provincial: Aquel que se realiza para trasladar personas exclusivamente al interior de una provincia. Se considera también transporte provincial a aquel que se realiza al interior de una región cuando ésta tiene una sola provincia.

3.67 Servicio de Transporte de ámbito Regional: Aquel que se realiza para trasladar personas entre ciudades o centros poblados de provincias diferentes, exclusivamente en una misma región. Para lo cual el centro poblado no debe hallarse dentro del área urbana del distrito al cual pertenecen y deberá tener como un mínimo de mil habitantes mayores de edad domiciliados en el mismo y estar debidamente registrados en la RENIEC.

3.68 Servicio de Transporte de ámbito Nacional: Aquel que se realiza para trasladar personas entre ciudades o centros poblados de provincias pertenecientes a regiones diferentes. Para lo cual el centro poblado no debe hallarse dentro del

57. En el presente caso, el mercado investigado comprende el servicio de transporte público de pasajeros en la provincia de Islay, región Arequipa. Al respecto, la provincia de Islay está comprendida por seis distritos que son: Mollendo, Cocachacra, Dean Valdivia, Islay, Mejía y Punta de Bombón (Ver Gráfico 1).

Gráfico 1
Ubicación de los distritos de la Provincia de Islay



Fuente: Municipalidad Provincial de Islay
Elaboración: Secretaría Técnica

58. La Municipalidad de Islay es la entidad encargada de autorizar a las empresas a que puedan prestar el servicio de transporte público de pasajeros en la provincia de Islay y realizar la habilitación de sus respectivas unidades vehiculares³⁴.
59. En el presente caso, la Municipalidad de Islay señaló que, al mes de diciembre de 2010, el servicio de transporte de pasajeros a nivel provincial en Islay era brindado bajo tres modalidades: taxi colectivo, colectivo (utilizando automóvil y station wagon) y camioneta rural (combi)³⁵.

área urbana del distrito al cual pertenecen y deberá tener como un mínimo de mil habitantes mayores de edad domiciliados en el mismo y estar debidamente registrados en la RENIEC.

³⁴ **Ley 27972.- Ley Orgánica de Municipalidades.**

Artículo 81.- Tránsito, vialidad y transporte público

Las municipalidades, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen las siguientes funciones:

1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:

1.1. Normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial.

1.2. Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia.

(...)

³⁵ Ver Oficio 028-2015-MPI/GTPTV remitido por la Municipalidad Provincial de Islay del 28 de setiembre de 2015.

60. Asimismo, la autoridad municipal señaló que, al mes de diciembre de 2010, el número de empresas que contaban con autorización para prestar el servicio de transporte público de pasajeros mediante taxi colectivo, colectivo y camioneta rural eran catorce (14), quince (15) y catorce (14) vehículos, respectivamente.
61. En el presente caso, el mercado investigado es el servicio de transporte público de pasajeros mediante camioneta rural, que como característica presenta rutas fijas, que son determinadas y autorizadas por la Municipalidad de Islay, de conformidad con el Plan Regulador de Rutas del Transporte Público de Pasajeros de la Provincia de Islay³⁶.
12. En el siguiente cuadro se muestra las rutas recorridas por las empresas que estaban autorizadas para brindar el servicio de transporte público de pasajeros mediante camioneta rural y los nombres de las empresas que contaban con el permiso para circular en dichas rutas (Ver Cuadro 1).

Cuadro 1
Empresas que prestaban el servicio de transporte público de pasajeros
mediante camioneta rural según información proporcionada por la
Municipalidad de Islay
(Al mes de diciembre de 2010)

Número	Empresa	Ruta	Denominación del recorrido
1	Empresa de Transportes Santísima Cruz De Mollendo S.R.L.	Población - San Martín - Villa Lourdes - Tres Portales - Mirador al Pacífico y Viceversa	Ruta 1-A
2	Empresa de Transportes Atraservis S.R.L.		
3	Rosa Bella S.R.L.	Bellavista - San Martín - Cercado	Ruta 2-A
4	Empresa de Transportes Cesar Vallejo S.R.L.	Población - Alto Inclán - César Vallejo - Población	Ruta 3-A
5	ETM Puerto Bravo S.R.L.		
6	Puerto Bravo Express E.I.R.L.		
7	Cocachacra Express S.R.L.	Mollendo - Cocachacra - Mollendo	Ruta A
8	Empresa de Transportes Cristo del Valle S.R.L.		
9	Turismo Expreso Intervalle S.R.L.- Texiva		
10	Empresa de Transportes Pinos Express S.R.L.	Los Pinos - Las Cruces - Inclán - Población Terminal y Viceversa	Ruta 4
11	Empresa de Transporte Punta Hermosa S.R.L.	Mollendo - La Punta - Mollendo	No figura el nombre
12	Empresa de Transportes Cruz de Mayo S.R.L.	Mollendo - Matarani - Mollendo	No figura el nombre
13	Matarani Express S.R.L.		
14	Empresa de Transportes Masivo de Pasajeros del Mar S.R.L. - Transdelmar S.R.L.		

Fuente: Municipalidad Provincial de Islay
Elaboración: Secretaría Técnica

³⁶ Ver Resolución Gerencial 030-2009-MPI/GDUR, Resolución Gerencial 112-2008-MPI/GDUR, Resolución Gerencial 099-2009-MPI/GDUR, Resolución Gerencial 497-2010-MPI/GDUR y Escrito de Atraservis del 31 de agosto de 2015.

62. De esta manera, las empresas Santísima Cruz y Atraservis se encontraban habilitadas para circular por la ruta denominada Ruta 1-A, que comprendía el recorrido Población – San Martín – Villa Lourdes – Tres Portales – Mirador al Pacífico y viceversa, en el distrito de Mollendo, provincia de Islay. Asimismo, las empresas Cocachacra, Cristo del Valle y Texiva estaban habilitadas para realizar la ruta denominada Ruta A, que comprendía el recorrido de Mollendo – Cocachacra – Mollendo; y, la empresa Punta Hermosa realizaba la ruta Mollendo – La Punta – Mollendo, que contenía algunos tramos de la Ruta A, en la provincia de Islay.
63. En particular, las empresas Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle señalaron que iniciaban su recorrido desde el mismo paradero (Mollendo) y tenían paraderos similares para brindar el servicio de transporte público de pasajeros³⁷. Asimismo, indicaron que existía un orden y una frecuencia de salida, según el número de vehículos habilitados que tenía cada empresa.
64. En el siguiente cuadro se muestran los tramos investigados, según cada empresa.

Cuadro 2: Nombre de los tramos investigados

Número de tramo	Tramo	Empresa			
		Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	Punta Hermosa
1	Mollendo - Kilómetros	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	Punta Hermosa
2	Mollendo - Mejía	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	Punta Hermosa
3	Mollendo - Motobomba	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	Punta Hermosa
4	Mollendo - Cocachacra	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	-
5	La Curva - El Arenal	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	-
6	El Arenal - Mejía	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	-
7	Cocachacra - Santa María - El Arenal	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	-
8	Cocachacra - La Curva	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	-
9	Boqueron - Sombrero Grande - Kilómetros	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	-
10	Mollendo - Egasa	Texiva	Cocachacra	-	Punta Hermosa
11	Mollendo - La Curva	Texiva	Cocachacra	-	Punta Hermosa
12	La Curva - Motobomba	Texiva	Cocachacra	-	-
13	Cocachacra - Nuevo Arenal	Texiva	Cocachacra	-	-
14	Mollendo - Chucarapi	Texiva	-	Cristo del Valle	-

(-): Tramo no investigado

Fuente: Municipalidad Provincial de Islay
Elaboración: Secretaría Técnica

³⁷ Escrito de Texiva del 3 de octubre de 2015, escrito y entrevista de Cristo del Valle del 25 de octubre de 2016 y entrevista de Cocachacra del 12 de octubre de 2016.

4.1 Sobre el número de vehículos autorizados para circular en las rutas investigadas

65. De acuerdo con la información brindada por la Municipalidad Provincial de Islay y de las propias empresas, Atraservis³⁸ y Santísima Cruz³⁹ contaban con cinco (5) y tres (3) vehículos autorizados, respectivamente, para brindar el servicio de transporte público de pasajeros.
66. Asimismo, las empresas Texiva⁴⁰, Cocachacra⁴¹, Cristo del Valle⁴² y Punta Hermosa⁴³ contaban con diez (10), dieciocho (18), siete (7) y veintiún (21) vehículos, respectivamente, para brindar el servicio de transporte público de pasajeros.

4.2 Sobre los tarifarios de las investigadas antes de la adopción de los supuestos acuerdos

4.2.1 Tarifario de la Ruta 1-A

67. En la Ruta 1-A, antes del 20 de diciembre de 2010, Atraservis y Santísima Cruz registraban los siguientes precios:

Cuadro 3: Precios de los pasajes de Atraservis y Santísima Cruz (*)

Tipo de pasajero	Monto S/.
Adulto	0,50
Medio	0,40
Escolar	0,30

(*) Precios vigentes hasta el 19 de diciembre de 2010.

Fuente: Empresas

Elaboración: Secretaría Técnica

³⁸ Escrito de Atraservis del 31 de agosto de 2015.

³⁹ Escrito de Santísima Cruz del 17 de agosto de 2016.

⁴⁰ Ver Resolución Gerencial N° 099-2009-MPI/GDUR del 18 de agosto de 2009, que otorga una autorización por diez (10) años.

⁴¹ Ver Resolución Gerencial N° 030-2009-MPI/GDUR del 8 de abril de 2009, que otorga una autorización por cinco (5) años.

⁴² Ver Resolución Gerencial N° 112-2008-MPI/GDUR del 29 de octubre de 2008, que otorga una autorización por diez (10) años.

⁴³ Ver Resolución Gerencial N° 497-2010-MPI/GDUR del 7 de julio de 2010, que otorga una autorización por diez (10) años.

4.2.1 Tarifarios sobre los tramos investigados de la Ruta A

68. Las empresas Cristo del Valle y Texiva informaron que, antes del 21 de diciembre de 2010, tuvieron los siguientes precios⁴⁴:

Cuadro 4: Precios de los pasajes de Cristo del Valle (*)

Número de tramo	Tramo	Tarifario antes del 21.12.2010		
		Entero (S/.)	Instituto superior o universitario (S/.)	Escolar (S/.)
1	Mollendo - Kilómetros	1.00	1.00	-
2	Mollendo - Mejía	1.20	-	0.80
3	Mollendo - Motobomba	1.50	-	1.00
4	Mollendo - Cocachacra	2.50	-	1.50
5	La Curva - El Arenal	0.70	-	-
6	El Arenal - Mejía	1.30	-	0.70
7	Cocachacra - Santa María - El Arenal	0.70	-	-
8	Cocachacra - La Curva	1.20	-	-
9	Boqueron - Sombrero Grande - kilómetros	N/P	-	-
10	Mollendo - Egasa	0.70	-	0.50
11	Mollendo - La Curva	1.70	1.20	1.00
12	La Curva - Motobomba	0.70	N/P	0.30
13	Cocachacra - Nuevo Arenal	N/P	-	-
14	Mollendo - Chucarapi	3.50	-	-

(N/P): No indica el precio
(-): Tramo no investigado

(*) Vigente hasta el 20 de diciembre de 2010.

Fuente: Empresa

Elaboración: Secretaría Técnica

Cuadro 5: Precios de los pasajes de Texiva (*)

Número de tramo	Tramo	Tarifario antes del 30.11.2010			Tarifario al 30.11.2010		
		Entero (S/.)	Instituto superior o universitario (S/.)	Escolar (S/.)	Entero (S/.)	Instituto superior o universitario (S/.)	Escolar (S/.)
1	Mollendo - Kilómetros	1.00	0.80	-	1.00	1.00	-
2	Mollendo - Mejía	1.20	-	0.70	1.50	-	0.80
3	Mollendo - Motobomba	1.50	-	N/P	1.50	-	1.00
4	Mollendo - Cocachacra	2.00	-	1.20	2.50	-	1.50
5	La Curva - El Arenal	0.80	-	-	0.80	-	-
6	El Arenal - Mejía	1.30	-	0.80	1.50	-	0.80
7	Cocachacra - Santa María - El Arenal	0.70	-	-	0.80	-	-
8	Cocachacra - La Curva	1.20	-	-	1.20	-	-
9	Boqueron - Sombrero Grande -	N/P	-	-	1.30	-	-
10	Mollendo - Egasa	0.80	-	0.40	0.80	-	0.50
11	Mollendo - La Curva	1.70	1.20	0.90	1.80	1.20	1.00
12	La Curva - Motobomba	0.80	0.60	0.50	1.00	0.60	0.50
13	Cocachacra - Nuevo Arenal	N/P	-	-	1.00	-	-
14	Mollendo - Chucarapi	3.00	-	-	3.50	-	-

(-): Tramo no investigado

(*) Vigente hasta el 20 de diciembre de 2010.

Fuente: Empresa

Elaboración: Secretaría Técnica

⁴⁴ Mediante escrito del 12 de octubre de 2016, Cocachacra indicó que los tarifarios anteriores al 21 de diciembre de 2010 no podían ser remitidos. Al respecto, señaló lo siguiente: “por motivos ajenos a nuestra voluntad no es posible por ser objeto del vandalismo, incendio y destrozo de viviendas por las protestas en contra del proyecto minero (Tía María)”.

Mediante escrito del 31 de agosto de 2016, Punta Hermosa adjuntó una declaración jurada del gerente en el que indica lo siguiente: “(...) Desde que ejerzo el cargo de gerente [7 de julio de 2013], no he recibido documentación alguna, referido a lo que se me solicita mediante Carta 416-2016/ST-CLC-INDECOPI, por lo que al no poder cumplir con su requerimiento, emito la presente en señal de verdad”.

V. ANÁLISIS DE LAS CONDUCTAS INVESTIGADAS

69. En la presente sección, se expondrá y analizará la evidencia que se ha obtenido durante el presente procedimiento, con la finalidad de determinar si existen pruebas de la realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdo anticompetitivo, destinada a fijar los precios de los pasajes en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, a nivel de la provincia de Islay, en el periodo investigado.
70. Para tal efecto, la Secretaría Técnica evaluará si ha existido un concierto de voluntades entre agentes competidores para eliminar la competencia por precio en el mercado investigado, independientemente de si produjo o no efectos, a fin de determinar la existencia de la conducta anticompetitiva.
71. Cabe precisar que la delimitación de la existencia de los efectos de las prácticas colusorias horizontales sobre el mercado es parte del análisis para la determinación de la graduación de la sanción, mas no es el condicionante para la determinación de la existencia de la infracción. El carácter *per se* de ilegalidad de dichas conductas conlleva a que las normas de competencia sancionen la sola realización de la conducta.
72. Ahora bien, la determinación de una infracción en base a la existencia de la conducta con independencia de sus efectos, no es algo inusual en el marco normativo nacional, se pueden citar como ejemplos, las infracciones administrativas a la normativa de tránsito y seguridad vial⁴⁵, supuestos en los cuales las autoridades respectivas dispondrán las sanciones previstas sin entrar a considerar los efectos de la conducta.
73. En ese sentido, la sola constatación de la existencia de un acuerdo para dejar de competir entre las investigadas respecto de precios implicará una infracción a los artículos 1 y 11 literal a) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, sujeta a una prohibición absoluta, de conformidad con el artículo 11.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.

5.1 Análisis de la conducta de Atraservis y Santísima Cruz: Ruta 1-A

74. La ORI Arequipa puso en conocimiento de la Secretaría Técnica dos documentos remitidos a la Municipalidad de Islay por las empresas imputadas.
75. En el primero de ellos, denominado como Escrito 1 en la Resolución de Inicio, Santísima Cruz y Atraservis señalaron lo siguiente:

⁴⁵ El Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, considera como infracción aquella consistente en cruzar una intersección ante un semáforo en luz roja. Dicha infracción resulta sancionable únicamente con la verificación de su existencia, independientemente de si se generó una colisión o un atropello, es decir, independientemente de si existieron o no efectos.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

Escrito 1 de Santísima Cruz y Atraservis del 17 de diciembre de 2010

Emp. De Transporte Fusiónadas
ATRASERVIS S. R. Ltda. y
SANTISIMA CRUZ S. R. Ltda.

8583-10
17 DIC 2010
J

"AÑO DE LA CONSOLIDACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL DEL PERÚ"

Mollendo, 15 de Diciembre del 2010

Señor C.P.C.

MIGUEL ROMÁN VALDIVIA
Alcalde de la Municipalidad Provincial de Islay

Asunto: Incremento de Pasajes
Ciudad:

De nuestra consideración:

En representación de las empresas de transporte Público de Pasajeros ATRASERVIS S.R. Ltda. Y SANTISIMA CRUZ S. R. Ltda. De Mollendo, nos dirigimos a Ud. Para saludarlo i comunicarle lo siguiente:

Que en reunión de Trabajo, sostenida el día 10-12-2010, acordamos un incremento de pasajes , teniendo presente que hace mas de 10 años , no realizamos ninguna suba , hemos venido soportando heroicamente todas las alzas producidas en nuestro sector como fue en los rubros de : Petróleo de S/.3.80 a S/.11.20 el galón . Los repuestos , mano de obra, llantas, aceites , filtros ,Etc. se han incrementado en sus precios con valores que superan a 300 % al margen del encarecimiento de la canasta familiar.

Los nuevos precios que regirán a partir del 20-12-2010, serán los siguientes:

Adultos	S/.0.70
Medio	S/.0.50
Escolar	S/.0.30

Es todo cuanto le hacemos conocer, indicándole que estamos procediendo, de acuerdo con la normatividad vigente, Sin Otro particular, quedamos de Ud.

Atentamente

Emp. de Transp. Santísima Cruz de Mollendo S. R. Ltda.
Flor S. Herrera Lazo
Flor S. Herrera Lazo
GERENTE

Emp. de Transp. ATRASERVIS S. R. Ltda.
Isaac Laura Quispe
Isaac Laura Quispe
Gerente

76. Como se aprecia, el documento se encuentra suscrito por los gerentes de Santísima Cruz y Atraservis y señala lo siguiente:

“En representación de las Empresas de Transporte Público de Pasajeros Atraservis S.R.Ltda. y Santísima Cruz S.R.Ltda. de Mollendo, nos dirigimos a Ud. para saludarlo y comunicarle lo siguiente:

Que en reunión de trabajo, sostenida el día 10-12-2010, acordamos un incremento de pasajes, teniendo presente que hace más de 10 años, no realizamos ninguna suba, hemos venido soportando heroicamente todas las alzas producidas en nuestro sector (...)



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

Los nuevos precios que regirán a partir del 20-12-2010 serán lo siguiente:

Adultos S/. 0,70

Medio S/. 0,50

Escolar S/.030

(...)"

[Énfasis agregado]

77. De acuerdo con lo anterior, el 10 de diciembre de 2010, Atraservis y Santísima Cruz acordaron incrementar los precios de los pasajes adulto, medio y escolar a S/.0,70, S/. 0,50 y S/.0,30 soles, respectivamente, en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros en la Ruta 1-A (Población – San Martín – Villa Lourdes – Tres Portales – Mirador al Pacífico y Viceversa), desde el 20 de diciembre de 2010, en el distrito de Mollendo, provincia de Islay, Región Arequipa.
78. En efecto, el texto descrito denota un entendimiento entre las empresas Atraservis y Santísima Cruz para elevar conjuntamente los precios de los pasajes y, por tanto, genera certeza del concierto de voluntades de ambas investigadas para limitar la competencia en los precios de los pasajes, en el mercado de servicio de transporte público, en la Ruta 1-A, en el distrito de Mollendo, provincia de Islay, Región Arequipa.
79. Una prueba de tal naturaleza constituye una prueba directa de la conducta imputada, es decir, es evidencia concluyente por sí misma de la existencia del acuerdo anticompetitivo entre Atraservis y Santísima Cruz, sin necesidad de inferir o recopilar algún dato adicional para su determinación.
80. Una conducta de una fijación de precios puede probarse a través de pruebas directas o indirectas. En el primer caso, se deberá entender por prueba directa *“aquella que tiene un nexo directo en su factor demostrativo”*; mientras que, en el segundo caso, *“se constituye en la prueba racional por excelencia, y demanda una cadena de desarrollo lógico o un juicio de inferencia”*⁴⁶.
81. Sobre el particular, Jorge Kielmanovich, en relación con la denominada prueba directa e indirecta, señala lo siguiente:

“Los medios de prueba pueden clasificarse, atendiendo a la relación del hecho con el objeto, en prueba directa e indirecta. En la prueba directa, el hecho percibido coincide con el hecho objeto o fuente de la prueba. Así, por ejemplo, en el reconocimiento judicial para constatar la existencia de ruidos molestos, el hecho percibido (el ruido molesto) es el mismo hecho llamado a ser materia de la prueba. En otras palabras, se trataría de la percepción inmediata del hecho principal de la pretensión o la defensa, sin ningún otro hecho (cosa o

⁴⁶ Al respecto ver: Resolución 0856-2014/SDC-INDECOPI del 15 de diciembre de 2014 recaída en el Expediente 004-2004/CLC.

persona) que “intermedie” o se interponga para su representación en el proceso (...) En cambio, en la prueba indirecta el hecho percibido, lato sensu, no coincide con el hecho objeto de la prueba; el hecho objeto de la percepción es diferente del hecho objeto de la prueba”⁴⁷.

82. Además, para el caso de cárteles, la OECD ha entendido como prueba directa a aquella que identifica una comunicación entre sujetos que describe las características del acuerdo de precios⁴⁸.
83. Por tanto, la sola suscripción del Escrito 1 genera la convicción suficiente en esta Secretaría Técnica para afirmar que, en el presente caso, nos encontramos ante un acuerdo concertado de precios entre empresas competidoras.
84. Ahora bien, considerando que el acuerdo suscrito entre Atraservis y Santísima Cruz tenía por objeto incrementar los precios de los pasajes, de la información que obra en el expediente⁴⁹, se ha podido constatar que las referidas empresas decidieron aumentar concertadamente el precio del pasaje adulto de S/. 0,50 a S/. 0,70 soles; y el precio del pasaje medio de S/. 0,40 a S/.0,50 soles, desde el 20 de diciembre de 2010.
85. En ese sentido, ha quedado acreditado que Atraservis y Santísima Cruz incurrieron en una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo para incrementar concertadamente los precios de los pasajes adulto y medio en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en la “Ruta 1-A”, desde el 20 de diciembre de 2010, en el distrito de Mollendo, provincia de Islay, Región Arequipa.
86. De otro lado, considerando la información disponible que obra en el expediente y que el acuerdo suscrito entre las investigadas tenía por objeto incrementar coordinadamente los precios de los pasajes, esta Secretaría Técnica no ha encontrado evidencia suficiente que acredite que el precio del pasaje escolar⁵⁰ también fue parte de dicho acuerdo. Si bien el precio del pasaje escolar es parte de la comunicación materia de análisis, también es cierto que en la misma comunicación se menciona un incremento de precios y esta Secretaría Técnica no ha podido evidenciar una variación o subida en el precio de dicho pasaje que calce con los términos del acuerdo.

⁴⁷ KIELMANOVICH, Jorge. “*Teoría de la Prueba y Medios Probatorios*”. Tercera Edición. Rubinzal – Culzoni Editores. Buenos Aires. 2004. Págs. 32 y 33.

⁴⁸ Traducción libre de: “*Obtaining direct evidence of a cartel agreement -- evidence that identifies a meeting or communication between the subjects and describes the substance of their agreement -- requires special investigative tools and techniques, which the authority may lack*”. En: OECD Policy roundtables: Prosecuting Cartels without Direct Evidence, 2006, página 20.

⁴⁹ Ver Escrito de Santísima Cruz y Atraservis del 17 y 31 de agosto de 2016, respectivamente.

⁵⁰ Ver Escritos de Santísima Cruz y Atraservis del 17 y 31 de agosto de 2016, respectivamente.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

5.2 Análisis de la conducta de Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa: Determinados tramos investigados de la Ruta A

87. La ORI Arequipa también envió a esta Secretaría Técnica el siguiente documento que fue denominado como Escrito 2 en la Resolución de Inicio:

Escrito 2 de Punta Hermosa, Texiva, Cocachacra Express y Cristo del Valle del 21 de diciembre de 2010

"AÑO DE LA CONSOLIDACION ECONOMICA Y SOCIAL DEL PERU"

Mollendo, 21 de Diciembre del 2010

Señor:
Miguel Román Valdivia
Alcalde de la Municipalidad Provincial de Islay
Presente.-

Asunto: Reajuste de Pasajes *170*
866610
21 DIC 2010
JJ

De mi especial consideración:



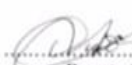

Que en representación de las Empresas de Transportes: **"Punta Hermosa", "Turismo Express Intervalle "Texiva", "Cocachacra Express SRI" y "Cristo del Valle SRL"**, nos dirigimos a Ud. para saludarlo cordialmente y al mismo tiempo manifestarle lo siguiente:

Que en reunión de trabajo, realizada el día 20-12-2010, acordamos un incremento de pasajes, teniendo presente que hace mas de 10 años, no realizamos ninguna suba, hemos venido soportando innecesariamente todas las subas producidas en nuestro sector como fue en los rubros de: Petróleo de S/. 3.80 a S/. 11.20 el galón, los repuestos, mano de obra, llantas, aceites, filtros, etc. Se han incrementado en sus precios con valores que superan a 250% al margen del encarecimiento de la canasta familiar.

Adjuntamos las nuevas tarifas de las empresas antes mencionadas que prestan servicio de Mollendo a la Punta y así mismo de Mollendo, Cocachacra, Fiscal.

Es todo cuanto le hacemos conocer, indicándole que estamos procediendo, de acuerdo con la normatividad vigente, Sin Otro particular, quedamos de Ud.

Atentamente

 Angel Alvarez Oporto DNI N° 30820784 Emp. Transp. "Punta Hermosa"	 Nerzo Rodolfo Rivera Manrique DNI N° 30841284 Emp. Transp. "Texiva"
 Donato Camargo DNI N° 301544160 Emp. Transp. Cristo del Valle SRL	 Cecilio Surco DNI N° Emp. Transp. Cocachacra Express SRI

88. Como se aprecia, el documento en cuestión se encuentra suscrito por los gerentes de Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa y señala lo siguiente:

“Que en reunión de trabajo, realizada el día 20-12-10, acordamos un incremento de pasajes (...)

Adjuntamos las nuevas tarifas de las empresas antes mencionadas que prestan el servicio de Mollendo a la Punta y así mismo de Mollendo, Cocachacra, Fiscal”

[Énfasis agregado]

89. Ciertamente, el 20 de diciembre de 2010, Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa se reunieron y acordaron incrementar los precios de los pasajes en el mercado del servicio de transporte público de pasajeros, según los siguientes tramos y tipo de pasaje:

Cuadro 6 (*)

PRECIO DEL PASAJE ENTERO (ADULTO)						
Número de tramo	Tramo	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	Punta Hermosa	
1	Mollendo - Kilómetros	S/. 1.20	S/. 1.20	S/. 1.20	S/. 1.20	
2	Mollendo - Mejía	S/. 1.50	S/. 1.50	S/. 1.50	S/. 1.50	
3	Mollendo - Motobomba	S/. 1.80	S/. 1.80	S/. 1.80	S/. 1.80	
4	Mollendo - Cocachacra	S/. 3.00	S/. 3.00	S/. 3.00	N/P	
5	La Curva - El Arenal	S/. 1.00	S/. 1.00	S/. 1.00	N/P	
6	El Arenal - Mejía	S/. 1.50	S/. 1.50	S/. 1.50	N/P	
7	Cocachacra - Santa María - El Arenal	S/. 1.00	S/. 1.00	S/. 1.00	N/P	
8	Cocachacra - La Curva	S/. 1.50	S/. 1.50	S/. 1.50	N/P	
9	Boqueron - Sombrero Grande - Klms.	S/. 1.50	S/. 1.50	S/. 1.50	N/P	
10	Mollendo - Egasa	S/. 1.00	S/. 1.00	N/P	S/. 1.00	
11	Mollendo - La Curva	S/. 2.00	S/. 2.00	N/P	S/. 2.00	
12	La Curva - Motobomba	S/. 1.00	S/. 1.00	N/P	N/P	
13	Cocachacra - Nuevo Arenal	S/. 1.00	S/. 1.00	N/P	N/P	
14	Mollendo - Chucarapi	S/. 4.00	N/P	S/. 4.00	N/P	

(N/P): No Precisa

(*) Vigente desde el 21 de diciembre de 2010.

Fuente: Tarifario de las empresas

Elaboración: Secretaría Técnica

Del cuadro anterior, se observa que Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa acordaron incrementar el precio para los tramos del uno (1) al tres (3) respecto al precio del pasaje entero (adulto). Asimismo, las empresas Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle acordaron incrementar el mismo precio para los tramos del cuatro (4) al nueve (9); Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa para los tramos diez (10) y once (11); Texiva y Cocachacra para los tramos doce (12) y trece (13); y, Texiva y Cristo del Valle para el tramo catorce (14).

[Continúa en la página siguiente]

Cuadro 7 (*)

PRECIO DEL PASAJE DE INSTITUTO SUPERIOR O UNIVERSITARIO					
Número de tramo	Tramo	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	Punta Hermosa
1	Mollendo - Kilómetros	S/. 1.00	S/. 1.00	S/. 1.00	S/. 1.00
11	Mollendo - La Curva	S/. 1.50	S/. 1.50	N/P	S/. 1.50
12	La Curva - Motobomba	S/. 0.60	S/. 0.60	N/P	N/P

(N/P): No Precisa

(*) Vigente desde el 21 de diciembre de 2010

Fuente: Tarifario de las empresas

Elaboración: Secretaría Técnica

En el mismo sentido, el cuadro anterior evidencia que, respecto del precio del pasaje universitario o de instituto superior, las cuatro (4) empresas Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa acordaron aumentar el precio para el tramo uno (1); asimismo, las empresas Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa acordaron incrementar el mismo precio para el tramo once (11); y, Texiva y Cocachacra para el tramo doce (12).

Cuadro 8 (*)

PRECIO DEL PASAJE ESCOLAR					
Número de tramo	Tramo	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	Punta Hermosa
2	Mollendo - Mejía	S/. 1.00	S/. 1.00	S/. 1.00	S/. 1.00
3	Mollendo - Motobomba	S/. 1.20	S/. 1.20	S/. 1.20	S/. 1.20
4	Mollendo - Cocachacra	S/. 1.80	S/. 1.80	S/. 1.80	N/P
6	El Arenal - Mejía	S/. 0.80	S/. 0.80	N/P	N/P
10	Mollendo - Egasa	S/. 0.50	S/. 0.50	N/P	S/. 0.50
11	Mollendo - La Curva	S/. 1.30	S/. 1.30	N/P	S/. 1.30
12	La Curva - Motobomba	S/. 0.50	S/. 0.50	N/P	N/P

(N/P): No Precisa

(*) Vigente desde el 21 de diciembre de 2010

Fuente: Tarifario de las empresas

Elaboración: Secretaría Técnica

Finalmente, el cuadro anterior indica que, respecto del precio del pasaje escolar, las cuatro (4) empresas Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa acordaron aumentar el precio para los tramos dos (2) y tres (3); asimismo, las empresas Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle acordaron subir el precio para el tramo cuatro (4); Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa para los tramos diez (10) y once (11); y, Texiva, Cocachacra para los tramos seis (6) y doce (12).

90. En ese sentido, el Escrito 2 contiene un entendimiento entre las empresas Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa destinado a incrementar los precios de los pasajes adulto, instituto superior o universitario y escolar en determinados tramos de la Ruta A (Mollendo – Cocachacra - Mollendo, Mollendo – La Punta - Mollendo, Mollendo - Cocachacra – El Fiscal -Cocachacra – Mollendo y Mollendo – Cocachacra – Chucarapi - Cocachacra – Mollendo).

91. La referida comunicación constituye, a criterio de la Secretaría Técnica, una prueba concluyente por sí misma de la conducta imputada, que no necesita de inferencia adicional para que la Autoridad evidencie el concierto de voluntades entre las investigadas.
92. Ciertamente, el mencionado documento, tal como fue señalado para el caso del Escrito 1, constituye una prueba directa⁵¹ del acuerdo suscrito entre Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa para elevar los precios de los pasajes del servicio de Transporte público de pasajeros a nivel de la provincia de Islay.
93. Ahora bien, considerando que la voluntad de Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa era coordinar conjuntamente un incremento de precios, resultará necesario analizar si los precios mencionados en los Cuadros 6, 7 y 8 resultaron ser superiores a los precios establecidos antes del 21 de diciembre de 2010.
94. En efecto, solo en aquellos tramos donde se identifique un incremento de precios se evidenciará una conducta susceptible de ser sancionada, según los términos del acuerdo suscrito por Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa.
95. Al respecto, Cristo del Valle proporcionó dos tarifarios, el primero en relación con los precios antes del 21 de diciembre de 2010 y el segundo, sobre los precios del 21 de diciembre de 2010. La empresa Texiva presentó tres tarifarios, el primero sobre los precios desde antes del 30 de noviembre de 2010, el segundo respecto de los precios al 30 de noviembre de 2010 y el tercero sobre los precios del 21 de diciembre de 2010. Cocachacra y Punta Hermosa no presentaron información respecto de sus tarifarios sobre los precios anteriores al 21 de diciembre de 2010.
96. En el presente caso, el mercado de servicio de transporte público de pasajeros se caracteriza por brindar un servicio similar (las empresas prestaban el servicio a través de camionetas rurales de similares características, manteniendo los mismos paraderos y con una continua frecuencia) y la existencia de transparencia en el mercado (los participantes del mercado tienen conocimiento de su funcionamiento, ya que cuentan con información de precio y calidad), que genera que la contratación del servicio por parte del usuario o consumidor dependa exclusivamente del precio independientemente de la empresa que lo prestara. De ahí que, los precios tiendan a ser uniformes en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros.
97. De acuerdo con lo anterior, para una empresa que participa en el mercado investigado le será difícil elevar individualmente su precio si sus competidores mantienen la misma tarifa, toda vez que los usuarios optarán por aquel transporte prestado a un precio menor.

⁵¹ Ejemplos de una prueba directa constituyen un acuerdo firmado o la grabación de alguna reunión en donde se acuerden las medidas que restringen o limiten la competencia.

98. En ese sentido, considerando las características del mercado y que no se cuenta con información precisa de los precios de Cocachacra y Punta Hermosa previos al acuerdo, pese a los requerimientos efectuados, esta Secretaría Técnica calculará los referidos precios considerando los precios de Texiva y Cristo del Valle (antes del acuerdo)⁵².
99. Sobre Texiva, corresponde señalar que, si bien presentó dos tarifarios para el periodo previo al acuerdo, el primero para el periodo anterior al 30 de noviembre de 2010 y el segundo para el periodo del 30 de noviembre hasta el 20 de diciembre de 2010, cabe indicar que el primer tarifario estuvo vigente hasta el 20 de diciembre de 2010, por lo que el segundo tarifario no se habría aplicado. Ello, toda vez que según lo señalado por el gerente general de Texiva, los precios efectivamente cobrados previos al 20 de diciembre de 2010, estuvieron vigentes desde el año 2004⁵³.
100. En el siguiente cuadro se presentan los precios de los pasajes antes y después del acuerdo según los tramos investigados:

Cuadro 9
Precios del pasaje entero (adulto) antes y desde el 21.12.2010

Número de tramo	Tramo	Precio vigente antes del 21.12.2010 (S/.)				Precio concertado desde el 21.12.2010 (S/.)
		Cristo del Valle	Texiva	Cocachara (*)	Punta Hermosa (*)	
1	Mollendo - Kilómetros	1.00	1.00	1.00	1.00	1.20
2	Mollendo - Mejía	1.20	1.20	1.20	1.20	1.50
3	Mollendo - Motobomba	1.50	1.50	1.50	1.50	1.80
4	Mollendo - Cocachacra	2.50	2.00	2.25	-	3.00
5	La Curva - El Arenal	0.70	0.80	0.75	-	1.00
6	El Arenal - Mejía	1.30	1.30	1.30	-	1.50
7	Cocachacra - Santa María - El Arenal	0.70	0.70	0.70	-	1.00
8	Cocachacra - La Curva	1.20	1.20	1.20	-	1.50
9	Boqueron - Sombrero Grande -	1.00 (**)	1.00 (**)	1.00 (**)	-	1.50
10	Mollendo - Egasa	-	0.80	0.80	0.80	1.00
11	Mollendo - La Curva	-	1.70	1.70	1.70	2.00
12	La Curva - Motobomba	-	0.80	0.80	-	1.00
13	Cocachacra - Nuevo Arenal	-	0.70	0.70	-	1.00
14	Mollendo - Chucarapi	3.50	3.00	-	-	4.00

(-): Tramo no investigado.
 (*): Considerando que no se tiene información disponible antes del 21.12.2010, los precios fueron aproximados a los precios promedio de Texiva y Cristo del Valle si ambas eran investigadas en un determinado tramo. De lo contrario, en caso se haya tenido información de una sola empresa, los precios competitivos fueron aproximados a dicho valor.
 (**): Precio similar a Mollendo - Kilómetros, según información brindada por Texiva en la entrevista del 12.10.2016.

Fuente: Tarifario de las empresas

Elaboración: Secretaría Técnica

[Continúa en la página siguiente]

⁵² En caso se cuente con información de una empresa para una ruta se considerará dicho valor. En otro caso, se tomará el precio promedio.

⁵³ Según minutos 19:10 a 20:38 de la entrevista realizada al gerente general de Texiva.



Cuadro 10: Precios del pasaje de instituto superior o universitario antes y desde el 21.12.2010

Número de tramo	Tramo	Precio vigente antes del 21.12.2010 (S/.)				Precio concertado desde el 21.12.2010 (S/.)
		Cristo del Valle	Texiva	Cocachara (*)	Punta Hermosa (*)	
11	Mollendo - La Curva	-	1.20	1.20	1.20	1.50

(-): Tramo no investigado.
 (*): Considerando que no se tiene información disponible antes del 21.12.2010 y solo se tuvo información de una sola empresa, los precios fueron aproximados a los precios de Texiva. De lo contrario, en caso se haya tenido información de una sola empresa, los precios competitivos fueron aproximados a dicho valor.

Fuente: Tarifario de las empresas
 Elaboración: Secretaría Técnica

Cuadro 11: Precios del pasaje escolar antes y desde el 21.12.2010

Número de tramo	Tramo	Precio vigente antes del 21.12.2010 (S/.)				Precio concertado desde el 21.12.2010
		Cristo del Valle	Texiva	Cocachara (*)	Punta Hermosa (*)	
2	Mollendo - Mejía	0.80	0.70	0.75	0.75	1.00
3	Mollendo - Motobomba	1.00	1.00 (*)	1.00	1.00	1.20
4	Mollendo - Cocachacra	1.50	1.20	1.35	-	1.80
10	Mollendo - Egasa	-	0.40	0.40	0.40	0.50
11	Mollendo - La Curva	-	0.90	0.90	0.90	1.30

(-): Tramo no investigado.
 (*): Considerando que no se tiene información disponible antes del 21.12.2010, los precios fueron aproximados a los precios promedio de Texiva y Cristo del Valle si ambas eran investigadas en un determinado tramo. De lo contrario, en caso se haya tenido información de una sola empresa, los precios competitivos fueron aproximados a dicho valor.

Fuente: Tarifario de las empresas
 Elaboración: Secretaría Técnica

101. Considerando lo antes expuesto, ha quedado acreditado que Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa incurrieron en una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo para incrementar los precios de los pasajes en los tramos mencionados en los cuadros 9, 10 y 11, desde el 21 de diciembre de 2010.
102. De otro lado, considerando la información disponible que obra en el expediente y que el acuerdo suscrito entre las investigadas tenía por objeto incrementar coordinadamente los precios de los pasajes, esta Secretaría Técnica no ha encontrado evidencia suficiente que acredite que los precios de los pasajes de instituto superior o universitario en los tramos Mollendo – Kilómetros y La Curva – Motobomba, así como los precios de los pasajes escolar en los tramos La Curva – Motobomba y El Arenal – Mejía también fueron parte de dicho acuerdo. Si bien los referidos pasajes son parte de la comunicación materia de análisis, también es cierto que en la misma comunicación se menciona un incremento de precios y esta Secretaría Técnica no ha podido evidenciar una variación o subida en los precios de dichos pasajes que calce con los términos del acuerdo.

VI. DESCARGOS DE LAS EMPRESAS IMPUTADAS

Punta Hermosa

103. Mediante escrito del 14 de diciembre de 2015, Punta Hermosa señaló que el señor Álvarez no contaba con poderes suficientes para suscribir el Escrito 2.

Al respecto, en lo que se refiere a las funciones de los órganos de dirección y gerencia, Enrique Elías Laroza señala que: *“la administración de la sociedad anónima está confiada al directorio y a la gerencia. Mientras el primero se ocupa de delinear las políticas generales de la administración, la gerencia realiza los actos de ejecución y gestión cotidiana de la sociedad. Así, mientras la labor del directorio se relaciona con la adopción de las decisiones políticas y administrativas más importantes, el trabajo de la gerencia se circunscribe a la ejecución de los actos que exige la correcta conducción de los negocios”*⁵⁴.

Asimismo, los artículos 172 y 188 de la Ley 26887, Ley General de Sociedades, señalan que los gerentes de una sociedad anónima tienen facultades de representación y de gestión ordinaria de la sociedad dentro de su objeto social⁵⁵.

Al respecto, de conformidad con el Estatuto de la empresa⁵⁶, el gerente general contaba con la facultad de dirigir las operaciones de la sociedad y representar a esta antes las autoridades municipales. Por tanto, el señor Álvarez, gerente general, contaba con poderes para representar a la sociedad frente a actos con terceros y, a criterio de la Secretaría Técnica, no necesitaba poder especial alguno para suscribir el Escrito 2.

104. Asimismo, Punta Hermosa señaló que la conducta investigada no figura en su Libro de Actas como un acuerdo de la Asamblea General, por lo que cualquier documento que haya sido presentado por el señor Álvarez no cuenta con validez ni vincula a la empresa.

⁵⁴ ELÍAS LAROZA, Enrique. *Derecho Societario Peruano*. Editora Normas Legales S.A. Trujillo-Perú. 2000, pág. 386.

⁵⁵ **Ley 26887, Ley General de Sociedades. Artículo 188.- Atribuciones del gerente.**

Las atribuciones del gerente se establecerán en el estatuto, al ser nombrado o por acto posterior. Salvo disposición distinta del estatuto o acuerdo expreso de la junta general o del directorio, se presume que el gerente general goza de las siguientes atribuciones:

1. Celebrar y ejecutar los actos y contratos ordinarios correspondientes al objeto social;
2. Representar a la sociedad, con las facultades generales y especiales previstas en el Código Procesal y las facultades previstas en la Ley de Arbitraje
3. Asistir, con voz pero sin voto, a las sesiones del directorio, salvo que éste acuerde sesionar de manera reservada.
4. Asistir, con voz pero sin voto, a las sesiones de la junta general, salvo que ésta decida en contrario.
5. Expedir constancias y certificaciones respecto del contenido de los libros y registros de la sociedad; y,
6. Actuar como secretario de las juntas de accionistas y del directorio.

⁵⁶ Ver Escrito del 14 de diciembre de 2015, páginas 9 y 10.

Según lo dispuesto en el artículo 2.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas⁵⁷, las personas naturales que actúen en nombre y por encargo de personas jurídicas generan con sus actos responsabilidad en estas, sin que sea exigible para tal efecto condiciones de representación civil. En ese sentido, independientemente de si figuraba o no en el libro de actas el acuerdo de precios, el señor Álvarez actuaba en nombre y por encargo de la empresa, por lo que su actuación generó responsabilidad en esta última.

105. Finalmente, en relación con la suspensión del señor Álvarez del cargo de gerente general por no informar a los socios de la conducta investigada, corresponde señalar que esta acción no la exonera de responsabilidad por la realización de una conducta anticompetitiva. Además, cabe mencionar que, del Acta de Reunión de Socios del 7 de julio de 2013, no se verifica que la empresa haya suspendido al señor Álvarez por los actos realizados en el año 2010.

Cocachacra y Atraservis

106. Atraservis y Cocachacra en sus escritos del 28 y 30 de diciembre de 2015, respectivamente, manifestaron que la decisión de subir los precios de los pasajes no respondía a una figura de concertación de precios en beneficio de los socios y/o propietarios sino a un incremento en los costos de los repuestos, mantenimiento y reparación de los vehículos.

Al respecto, en una economía social de mercado⁵⁸, los precios son resultado de la libre interacción de la oferta y la demanda de los bienes y servicios. De ahí que los niveles de los precios de los pasajes deberán ser determinados por las condiciones de oferta y demanda del servicio y no resulta factible que entre competidores se determine un nivel de precios.

Además, ha sido ampliamente demostrado que un acuerdo desnudo de precios no genera efectos positivos a los consumidores, aun cuando las partes aleguen que el acuerdo fue por un incremento de sus costos. En particular, la OECD ha señalado que los cárteles son la violación más grave y perniciosa al derecho de competencia⁵⁹,

⁵⁷ **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada mediante Decreto Legislativo 1034 y modificada mediante Decreto Legislativo 1205.**

Artículo 2.- Ámbito de aplicación subjetivo

2.2. Las personas naturales que actúan en nombre y por encargo de las personas jurídicas, sociedades irregulares, patrimonios autónomos o entidades mencionadas en el párrafo anterior, con sus actos general responsabilidad en éstas, sin que sea exigible para tal efecto condiciones de representación civil. **[Énfasis agregado]**

⁵⁸ **Constitución Política del Perú.**

Artículo 58.-

La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. (...)

⁵⁹ OECD. *Hard Core Cartels Harm and Effective Sanctions. Perjuicios causados por los cárteles y aplicación de sanciones eficaces*. Pág. 2. Disponible en: <http://www.oecd.org/competition/cartels/1935141.pdf>



perjudican a los consumidores y tienen un efecto pernicioso sobre la eficiencia económica⁶⁰. Un cartel de precios ocasiona un incremento de precios por encima del nivel de competencia y una reducción de la producción. Ante este escenario, los consumidores únicamente pueden elegir entre pagar mayores precios o dejar de adquirir el servicio, mientras que los miembros del cartel se benefician del incremento de precios⁶¹.

Por ello, como ha sido indicado en el marco teórico de la presente resolución, los acuerdos de fijación de precios son sancionables *per se*, esto es, no admiten justificación alguna que exima de responsabilidad a quienes participaron de tal entendimiento, debido a los perjuicios que genera en el mercado.

Ahora bien, es pertinente mencionar que un incremento de costos no significa que este se haya dado en el mismo nivel para todas las empresas. Por tanto, no todas las empresas reaccionan de la misma manera ante un incremento de costos, considerando que cuando las empresas compiten en el mercado se ven forzadas a ser más eficientes. Así, ante un incremento de costos algunas empresas podían optar por trasladar parte del incremento de costos a los precios o reducir sus márgenes de ganancia, con la finalidad de obtener las preferencias de los consumidores.

En ese sentido, un incremento de costos no resulta ser una justificación válida de la concertación para elevar los precios de los pasajes entre Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa.

En la misma línea, se encuentra lo señalado por la Sala en su Resolución 0756-2013/SDC-INDECOPI del 10 de mayo de 2013, donde ante una alegación similar a la esgrimida por Cocachacra y Atraservis, dicho colegiado manifestó que:

“Al respecto, es cierto que factores exógenos o propios del mercado pueden influir en un incremento de precios, a los que se deberían sumar los costos que enfrentan de manera individual cada empresa. Sin embargo, al promover una actuación concertada, no se definen los precios conforme a la eficiencia empresarial de cada agente, sino como consecuencia de la distorsión generada por la recomendación gremial.”

⁶⁰ Traducción libre de: “Cartel harm consumers and have pernicious effects on economic efficiency. A successful cartel raises price above the competitive level and reduces output. Consumers (which include business and governments) choose either not to pay the higher price for some or all of the cartelized product that they desire, thus forgoing the product, or they pay the cartel price and thereby unknowingly transfer wealth to the cartel operators. Further, a cartel shelters its members from full exposure to market forces, reducing pressures on them to control costs and to innovate. All of these effects harm efficiency in a market economy.”. *Hard Core Cartels. Recent Progress and Challenges Ahead*. OECD, 27 de mayo de 2003, pág. 8. Disponible en: http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/governance/hard-core-cartels_9789264101258-en#page9.

⁶¹ OECD. *Hard Core Cartels Harm and Effective Sanctions*. Loc. Cit.

Como se aprecia, no existe justificación alguna que exonere de responsabilidad a un agente por haber fijado precios con sus competidores. Además, es preciso señalar que las investigadas no han aportado elemento probatorio alguno que acredite las afirmaciones señaladas en sus escritos.

107. Además, Cocachacra y Atraservis señalaron que el motivo del acuerdo para elevar los precios de los pasajes tuvo como finalidad brindar un servicio óptimo y seguro.

Al respecto, corresponde indicar que cada empresa competidora debe tomar sus decisiones comerciales de manera unilateral, es decir, cada empresa debe analizar individualmente las estrategias comerciales que le permitan brindar un servicio óptimo y seguro apreciable por sus consumidores. En el presente caso, las investigadas no han aportado elemento probatorio alguno que acredite las afirmaciones señaladas en sus escritos y, por el contrario, se cuenta con evidencia directa de que las empresas acordaron conjuntamente elevar los precios de los pasajes. En ese sentido, corresponde desestimar el presente extremo de los descargos.

108. Finalmente, Cocachacra y Atraservis señalaron que la conducta no tuvo efectos negativos para la competencia y el bienestar para los consumidores.

Sobre el particular, se debe mencionar que la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas prohíbe y sanciona las prácticas colusorias horizontales sobre precios, considerando los efectos perjudiciales que su propia adopción genera. Como ha sido desarrollado previamente, no existe algún efecto positivo proveniente de un acuerdo para elevar los precios de los pasajes, dado que el solo hecho de haberse celebrado genera efectos adversos al proceso competitivo y, por tanto, a los consumidores. Por lo tanto, corresponde desestimar el presente extremo de los descargos.

Santísima Cruz

109. El 17 de agosto de 2016, Santísima Cruz manifestó que la empresa renunció a la ruta otorgada en el año 2012 por encontrarse quebrada.

Si bien de acuerdo con la Resolución Gerencial de la Municipalidad de Islay, la referida empresa habría renunciado a la ruta otorgada por la Municipalidad de Islay, ello no enerva su participación en la conducta imputada durante el año 2010, considerando que a dicha fecha sí estaba operando.

VII. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN

110. Habiendo quedado demostrada la existencia de infracciones a la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, consistentes en prácticas colusorias horizontales en las modalidades de acuerdos anticompetitivos destinados a incrementar los precios

de los pasajes del servicio de transporte público de pasajeros a nivel de la provincia de Ilay; corresponde determinar una sanción adecuada para las empresas infractoras.

7.1 Reglas para la determinación de la sanción

111. El numeral 3 del artículo 230 de la Ley 27444 consagra el principio de razonabilidad como uno de los principios especiales de la potestad sancionadora administrativa, en los siguientes términos:

3. Razonabilidad.- *Las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción. Sin embargo, las sanciones a ser aplicadas deberán ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción, debiendo observar los siguientes criterios que en orden de prelación se señalan a efectos de su graduación:*

- a) La gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido;*
- b) El perjuicio económico causado;*
- c) La repetición y/o continuidad en la comisión de la infracción;*
- d) Las circunstancias de la comisión de la infracción;*
- e) El beneficio ilegalmente obtenido; y*
- f) La existencia o no de intencionalidad en la conducta del infractor.*

112. Las sanciones de tipo administrativo tienen como principal objetivo disuadir o desincentivar la realización de infracciones por parte de los administrados. Ello implica que la magnitud de dichas sanciones debe ser igual o superior al beneficio esperado de realizar las infracciones. El objetivo es garantizar que las sanciones administrativas tengan realmente un efecto disuasivo, no sólo sobre las empresas infractoras sino sobre el resto de agentes económicos del mercado. Sin perjuicio de ello, la autoridad de competencia tiene la posibilidad de graduar la sanción, incrementándola o reduciéndola, en función de los respectivos criterios agravantes o atenuantes que resulten aplicables en cada caso concreto.

113. Al respecto, el artículo 44 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas establece los criterios para determinar la gravedad de la infracción y graduar la sanción en los procedimientos sobre conductas anticompetitivas:

- El beneficio ilícito esperado por la realización de la infracción;
- La probabilidad de detección de la infracción;
- La modalidad y el alcance de la restricción de la competencia;
- La dimensión del mercado afectado;
- La cuota de mercado del infractor;

- El efecto de la restricción de la competencia sobre los competidores efectivos o potenciales, sobre otras partes en el proceso económico y sobre los consumidores;
 - La duración de la restricción de la competencia;
 - La reincidencia de las conductas prohibidas; o,
 - La actuación procesal de la parte.
114. Los dos primeros criterios, el beneficio ilícito esperado y la probabilidad de detección de la infracción, están directamente vinculados con el principio de razonabilidad. En efecto, considerando que la sanción debe cumplir una función disuasiva, debe procurarse que sea mayor que los beneficios que el infractor obtendría como consecuencia de su conducta ilícita.
115. El beneficio ilícito esperado es el beneficio extraordinario real o potencial que obtuvo o pudo haber obtenido el infractor a la norma y que motivó su decisión de participar en una conducta anticompetitiva. En ese sentido, desincentivar la realización de una conducta anticompetitiva implica que el infractor y los demás agentes económicos del mercado internalicen que todo el beneficio extraordinario derivado de una infracción les será extraído cuando la autoridad de competencia detecte la existencia de dicha infracción.
116. La probabilidad de detección consiste en la probabilidad de que la autoridad de competencia descubra la realización de una conducta anticompetitiva. Este elemento es importante debido a que el infractor podría considerar que, aun cuando pierda el beneficio extraordinario como consecuencia de la imposición de una sanción, le conviene realizar la infracción si no existe mayor riesgo de ser detectado.
117. Por lo tanto, para desincentivar una infracción que difícilmente será detectada, es necesario imponer una multa superior al beneficio extraordinario, con la finalidad de que los infractores reciban el mensaje de que, si bien puede ser difícil que la autoridad de competencia detecte su infracción, cuando ello ocurra, la sanción correspondiente será incrementada en una proporción equivalente a esta dificultad de detección.
118. Estos dos criterios permitirán determinar un monto base de la multa que, en atención al principio de razonabilidad, garantice el cumplimiento de la función disuasiva de la sanción.
119. No obstante, también debe considerarse otras circunstancias vinculadas con la conducta infractora, que permitirán apreciar su real dimensión y, en tal sentido, motivarán el incremento o la disminución de la multa base, en virtud del principio de proporcionalidad⁶².

⁶² “En efecto, es en el seno de la actuación de la Administración donde el principio de proporcionalidad cobra especial relevancia, debido a los márgenes de discreción con que inevitablemente actúa la Administración para atender las demandas de una sociedad en constante cambio, pero también, debido a la presencia de cláusulas generales e

120. Así, criterios como la dimensión del mercado afectado, los efectos reales y potenciales generados sobre otros competidores y los consumidores, la participación de mercado del infractor y la duración de la conducta ilícita, son factores que permiten apreciar las repercusiones de la conducta infractora y, de esta manera, ayudan a establecer la gravedad de la infracción.
121. Del mismo modo, y siguiendo la jurisprudencia de la Sala Especializada en Defensa de la Competencia, criterios como la indebida actuación procesal y la reincidencia pueden ser considerados como agravantes de la sanción y, por lo tanto, pueden incrementar la multa base determinada a partir del principio de razonabilidad⁶³.

7.2 Descripción del cálculo de la multa

122. De acuerdo con las reglas para la determinación de la multa, esta se calcula en base al beneficio ilícito esperado y la probabilidad de detección, de modo que el monto obtenido cumpla con la función de disuadir la infracción.
123. De acuerdo con lo anterior, para el cálculo de la multa base, se ha considerado el beneficio ilícito esperado y la probabilidad de detección de modo que a mayor beneficio ilícito mayor deberá ser la multa. De forma similar, a menor probabilidad de detección mayor deberá ser la multa. En ese sentido, el cálculo de la multa se realizará partiendo de la siguiente fórmula⁶⁴:

indeterminadas como el interés general o el bien común, que deben ser compatibilizados con otras cláusulas o principios igualmente abiertos a la interpretación, como son los derechos fundamentales o la propia dignidad de las personas (...). Ver fundamento jurídico 17 de la sentencia del Tribunal Constitucional del 11 de octubre de 2004, recaída en el Expediente 2192-2004-AA /TC.

⁶³ Sobre la obligación de las partes de observar una adecuada conducta procesal y la consideración del incumplimiento de este deber como factor agravante, ver Resolución 0352-2008/TDC-INDECOPI del 26 de febrero de 2008. Respecto de la reincidencia como factor agravante para la imposición de una multa, ver Resolución 0839-2009/TDC-INDECOPI del 29 de abril de 2008.

⁶⁴ Formalmente se llega a dicho resultado de la siguiente manera:

$$BE^{NL} = (B^{NL} - Multa)(P_{det}) + (B^{NL})(1 - P_{det})$$

$$BE^{NL} = B^{NL} \cdot P_{det} - Multa \cdot P_{det} + B^{NL} - B^{NL} \cdot P_{det}$$

$$BE^{NL} = B^{NL} - Multa \cdot P_{det} \leq B^L$$

$$(B^{NL} - B^L) - Multa \cdot P_{det} \leq 0$$

$$B_{Ext} \leq Multa \cdot P_{det}$$

$$\frac{B_{Ext}}{P_{det}} \leq Multa$$

Donde:

BE^{NL} = Beneficio esperado de no cumplir la ley

B^{NL} = Beneficio de no cumplir la ley

B^L = Beneficio de cumplir la ley

P_{det} = Probabilidad de detección

B_{Ext} = Beneficio extraordinario

$$\frac{B_{Ext}}{P_{det}} \leq Multa$$

124. En primer lugar, se determinará el beneficio ilícito esperado, concepto que incluye el beneficio extraordinario real o potencialmente obtenido por las empresas infractoras como consecuencia de la realización de la infracción. Luego, se determinará la Multa Base dividiendo el beneficio ilícito esperado entre la probabilidad de detección de la conducta anticompetitiva.
125. En el presente caso, el beneficio ilícito está representado por las ganancias obtenidas por las empresas investigadas como consecuencia del incremento conjunto de los precios de los pasajes en las rutas investigadas, según la fecha acordada.
126. Así, la Multa Base en el presente caso, se deriva de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$Multa\ Base = \frac{(P_{concertación}^i - P_{competitivo}^i) * Q_{tiempo}^i}{Pr_d}$$

Donde:

$P_{concertación}^i$: Es el precio concertado, según tipo de pasaje.

$P_{competitivo}^i$: Es el precio competitivo, según tipo de pasaje.

Q_{tiempo}^i : Es el número de pasajeros, según tipo de pasaje, que hubieran utilizado el servicio de transporte de pasajeros durante el periodo de infracción.

Pr_d : Es la probabilidad de detección de la conducta.

127. El símbolo i de la ecuación anterior es un símbolo diferenciador por empresa, por lo que existirán beneficios ilícitos y multas distintas por empresa infractora. Sin perjuicio de ello, considerando que se trata de una práctica colusoria horizontal realizada en conjunto por las empresas infractoras, la probabilidad de detección será común a todas empresas.
128. Por su parte, el número de pasajeros a utilizarse para el cálculo de la multa corresponde al número de pasajeros transportados a los precios acordados durante el periodo que se mantuvo la conducta anticompetitiva. Este dato se obtiene como resultado de la multiplicación entre el número de pasajeros transportados por día en

un vehículo, el número de vehículos habilitados para prestar el servicio de transporte de pasajeros en la ruta investigada y el número de días del periodo de la infracción.

7.4 Cálculo de la sanción para Atraservis y Santísima Cruz: Ruta 1-A

7.4.1 Sobre el monto de la multa

129. Sobre la Ruta 1-A, el beneficio ilícito estará representado por las ganancias obtenidas por Atraservis y Santísima Cruz como consecuencia del incremento de los precios de los pasajes de adulto y medio del servicio de transporte de pasajeros. En ese sentido, el beneficio ilícito se calculará a partir de la diferencia entre los precios de los pasajes concertados y los precios de los pasajes competitivos, multiplicado por el número total de pasajeros transportados durante el periodo de la infracción (Q^i_{tiempo})⁶⁵.
130. Al respecto, los precios antes de la concertación eran de S/ 0,50 y S/ 0,40 para los pasajes adulto y medio; mientras que los precios después de la concertación eran de S/ 0,70 y S/ 0,50. El periodo de la infracción fue de once (11) días. Atraservis ha señalado que, en promedio por día y vehículo, trasladaba doscientos ochenta (280) y cincuenta (50) pasajeros de adulto y de medio, respectivamente. Santísima Cruz ha señalado que, en promedio por día y por vehículo, trasladaba doscientos cincuenta y dos (252) y setenta y dos (72) pasajeros de adulto y de medio, respectivamente.
131. De esta manera, en el siguiente cuadro se presenta el cálculo de la multa base.

Cuadro 12: Cálculo de la multa de Atraservis y Santísima Cruz

Empresa	Tipo de pasajero	Precio concertado (S/.)	Precio competitivo (S/.)	[Precio concertado - Precio competitivo] (S/.)	N° de pasajeros por día y vehículo	N° de vehículos	Días	N° total de pasajeros Q^i_{tiempo}	Beneficio ilícito (S/.)	Probabilidad de detección	Multa base (S/.)	Multa base ajustado por inflación (S/.)	Multa base (UIT)
Atraservis	Adulto	0.70	0.50	0.20	280	5	11	15400	3080	0.60	5133.33	6597.92	1.67
	Medio	0.50	0.40	0.10	50	5	11	2750	275	0.60	458.33	589.10	0.15
	TOTAL												1.82
Santísima Cruz	Adulto	0.70	0.50	0.20	252	3	11	8316	1663.2	0.60	2772.00	3562.88	0.90
	Medio	0.50	0.40	0.10	72	3	11	2376	237.6	0.60	396.00	508.98	0.13
	TOTAL												1.03

(*) La Unidad Impositiva Tributaria es equivalente a S/ 3 950 soles para el presente año.

Fuente: Atraservis y Santísima Cruz

Elaboración: Secretaría Técnica

132. De acuerdo con lo anterior, el beneficio ilícito de cada empresa ha sido dividido por la probabilidad de detección de la conducta anticompetitiva. A criterio de esta Secretaría Técnica, corresponde a 60%⁶⁶, toda vez que la conducta anticompetitiva se puso en

⁶⁵ Es el resultado de la multiplicación del número de pasajeros por día y vehículo, el número de vehículos y el número de días (periodo de la infracción).

⁶⁶ Ello, en el mismo sentido de lo señalado por la Comisión en la Resolución 022 y 023-2014/CLC-INDECOPI del 2 y 10 de junio de 2014, respectivamente, mediante la cual la Comisión sancionó a la Empresa de Transportes 25 de Noviembre S.R.L.; Empresa de Transportes Merma Hermanos S.R.L.; Empresa de Transportes Santísima del Carmen Express S.R.L.; y Empresa de Transportes Unidos Tours Choquehuanca S.R.L., por la realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdos o prácticas concertadas, destinadas a incrementar el precio del servicio de transporte público a nivel regional en la ruta Juliaca-Pucará-Choquehuanca; y, a Perú Travel Explorer S.R.L., por la



conocimiento de la Municipalidad de Islay y permitió identificar una infracción sancionable y la identidad de los agentes involucrados. Seguidamente, la multa base ha sido ajustado por inflación⁶⁷. En ese sentido, la multa base para Atraservis y Santísima Cruz asciende a una y ochenta y dos centésimas (1,82) de UIT y una y tres centésimas (1,03) de UIT, respectivamente.

7.4.2 Sobre la gravedad de la infracción

133. Para el presente caso, la conducta llevada a cabo por las investigadas califica como un acuerdo anticompetitivo dirigido a incrementar conjuntamente los precios de los pasajes del servicio de transporte público de pasajeros en la Ruta 1-A (Atraservis y Santísima Cruz) en el distrito de Mollendo, desde el 20 de diciembre de 2010. Por tanto, corresponde estimar los efectos de dicha práctica y los beneficios ilícitos obtenidos por las empresas infractoras derivados de su comisión.
134. Al respecto, el beneficio ilícito está representado por las ganancias que Atraservis y Santísima Cruz obtuvieron por incrementar los precios de los pasajes adulto y medio en S/. 0,20 y S/. 0,10, respectivamente, en la Ruta 1-A, en el distrito de Mollendo, provincia de Islay, Región Arequipa.
135. En relación con el periodo de la infracción, corresponde indicar que la fecha de inicio es el 20 de diciembre de 2010, día en que entró en vigencia los precios acordados entre Atraservis y Santísima Cruz.

realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdo para la fijación concertada de los precios de los servicios turísticos ofrecidos en Chachapoyas durante el 2010 junto con otras agencias de turismo de dicha ciudad.

Asimismo, Resolución 031-2014/CLC-INDECOPI del 18 de julio de 2014, mediante la cual la Comisión sancionó a Empresa de Transportes y Servicios Múltiples Nueva Era S.A.C. y Empresa de Transportes y Turismo 10 S.A. incurrieron en prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios, destinadas a incrementar los pasajes del servicio de transporte urbano provincial de pasajeros en los tramos Taricá-Huaraz y Huaraz-Bedoya de la ruta Taricá-Huaraz-Bedoya, ejecutando dicho acuerdo desde el 1 de marzo de 2012 hasta el 30 de noviembre de 2012.

Asimismo, de conformidad con el Documento de Trabajo 01-2012/GEE, "Propuesta metodológica para la determinación de multas en el Indecopi", se estableció el rango de 41-60% como probabilidad de detección y sanción para prácticas colusorias. Ver: <https://www.indecopi.gob.pe/documents/20182/196933/DocTrabN01-2012V13.pdf/47a678b6-22ec-405a-be90-8cd4f93ae335>

Debe tenerse en cuenta que, a nivel comparado y de acuerdo con la literatura económica, la probabilidad de detección para los cárteles podría ubicarse en el rango del 13 al 17%. Al respecto, ver: BRYANT, Peter y ECKARD, Woodrow. *Price Fixing: The Probability of Getting Caught*. En: *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 3, No. 3 (agosto de 1991), páginas 531 a 536.

Adicionalmente, ver: COMBE, Emmanuel, MONNIER, Constance y LEGAL Renaud. *Cartels: the Probability of getting caught in the European Union*. Bruges European Economic Research papers, marzo de 2012. Disponible en: <https://www.coleurope.eu/sites/default/files/research-paper/beer12.pdf>.

⁶⁷ Con la finalidad de que la multa base mantenga su valor en el tiempo corresponde actualizar dicho valor (a octubre de 2016). Para ello se ha utilizado el índice de precio al consumidor del servicio de transporte local de la ciudad de Arequipa. Fuente: INEI. Sistema de Información Regional para la toma de decisiones. Disponible en: <http://webinei.inei.gob.pe:8080/SIRTOD1/inicio.html#app=db26&d4a2-selectedIndex=0&d9ef-selectedIndex=0>.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

Sobre la fecha final, si bien no se cuenta con información precisa de cuándo habría finalizado la conducta, esta se ha determinado considerando el índice de precios del servicio de transporte local de la ciudad de Arequipa y noticias de la ciudad de Mollendo⁶⁸.

Al respecto, esta Secretaría Técnica solicitó a las empresas investigadas información de la evolución de los precios efectivamente cobrados de los pasajes; sin embargo, estas no han remitido medio probatorio alguno. Ciertamente, una de las características particulares de este mercado consiste en que las empresas no registran cada uno de los pasajes que cobra en un medio que permita su contabilización y verificación de forma fehaciente⁶⁹. Esta situación limita el análisis de la evolución de los precios y sus modificaciones. Ante este contexto, el análisis del índice de precios del transporte local de la ciudad de Arequipa será una buena aproximación del comportamiento de los precios de los distritos de la provincia de Islay.

El Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI registra los índices de precios del transporte local de veintiséis (26) principales ciudades del país⁷⁰, constituidas por 24 capitales de departamento y dos no capitales con mayor dinámica económica y

⁶⁸ Al respecto, nota periodística del Diario Correo del 1 enero de 2011.

⁶⁹ De conformidad con lo señalado en el Apéndice II del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por Decreto Supremo 055-99-EF, se encuentra exonerado del Impuesto General a las Ventas, el: "2. Servicio de transporte público de pasajeros dentro del país, excepto el transporte público ferroviario de pasajeros y el transporte aéreo. Se incluye dentro de la exoneración al transporte público de pasajeros dentro del país al servicio del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao."

Además, como se aprecia del artículo 38 de la referida norma, solo aquellos contribuyentes del referido impuesto, se encuentran obligados a entregar comprobantes de pago por las operaciones que realicen:

Artículo 38.- COMPROBANTES DE PAGO

Los contribuyentes del Impuesto deberán entregar comprobantes de pago por las operaciones que realicen, los que serán emitidos en la forma y condiciones que establezca la SUNAT.

En las operaciones con otros contribuyentes del Impuesto se consignará separadamente en el comprobante de pago correspondiente el monto del Impuesto. Tratándose de operaciones realizadas con personas que no sean contribuyentes del Impuesto, se podrá consignar en los respectivos comprobantes de pago el precio o valor global, sin discriminar el Impuesto.

El comprador del bien, el usuario del servicio incluyendo a los arrendatarios y subarrendatarios, o quien encarga la construcción, están obligados a aceptar el traslado del Impuesto.

La SUNAT establecerá las normas y procedimientos que les permita tener la información previa de la cantidad y numeración de los comprobantes de pago y guías de remisión de que dispone el sujeto del Impuesto, para ser emitidas en sus operaciones.

⁷⁰ Al respecto, cabe mencionar que para el cálculo del referido índice se recoge información de la ciudad de Arequipa. INEI. Metodología del cambio de Año base 2009 del índice de Precios al consumidor de Lima metropolitana, pág 6. Ver: http://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/2_1.pdf y metodología de cálculo del índice de precios al consumidor A nivel nacional, pág. 6. Ver: http://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/metodologias/metodologia-ipc_n_base-dic-2011-web_12-09-2013.pdf



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

poblacional⁷¹, a fin de reflejar el consumo de los hogares para este tipo de servicio a nivel nacional. En ese sentido, es posible advertir que, dada las características particulares del servicio de transporte local en cada ciudad, los índices de precios de transporte local no necesariamente reflejarán comportamientos similares.

De acuerdo con lo anterior, considerando que existe proximidad geográfica entre la provincia de Islay y la ciudad de Arequipa, que son parte de la Región Arequipa, y que el servicio de transporte local en ambas zonas había sido brindado por camioneta rural, el índice de precios del servicio de transporte local de la ciudad de Arequipa puede ser una variable *proxy* del comportamiento de los precios de la provincia de Islay, a fin de identificar la fecha fin de la conducta.

Así, de la información publicada en el Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI, se aprecia que el índice del precio del servicio de transporte local tuvo una tendencia creciente desde mayo (103,57) hasta julio de 2010 (106,51), manteniéndose constante hasta noviembre de 2010 e incrementándose en diciembre de 2010 (109,58); pero, reduciéndose en enero de 2011 (106,62)⁷².

Por lo tanto, de acuerdo con lo anterior y de los documentos que obran en el expediente⁷³, es posible presumir que el acuerdo anticompetitivo entre Atraservis y Santísima Cruz se habría mantenido hasta el 31 de diciembre de 2010, es decir, durante once (11) días.

136. En cuanto a la dimensión del mercado afectado, la voluntad de incrementar los precios afectó a aquellas personas que demandaron el servicio de transporte público de pasajeros en la Ruta 1-A, en el distrito de Mollendo, provincia de Islay, Región Arequipa.

Para tal efecto, resulta pertinente considerar que, al 30 de junio de 2010, la población de la provincia de Islay era de cuarenta mil y tres (40 003) personas⁷⁴, que representó

⁷¹ Ciudades Capitales: Lima, Arequipa, Trujillo, Cusco, Chiclayo, Piura, Iquitos, Huancayo, Tacna, Ica, Pucallpa, Cajamarca, Huánuco, Puno, Ayacucho, Moyobamba, Huaraz, Tumbes, Puerto Maldonado, Abancay, Cerro de Pasco, Moquegua, Huancavelica y Chachapoyas. Ciudades de Mayor dinámica: Chimbote y Tarapoto.

⁷² Fuente: INEI. Sistema de información regional para la toma de decisiones. Ver: <http://webinei.inei.gob.pe:8080/SIRTOD1/inicio.html#>.

⁷³ La comunicación de la Municipalidad de Islay del 28 de diciembre de 2010, por la cual se citó una reunión por la situación del incremento de los pasajes, así como la nota de prensa del Diario Correo del 1 de enero de 2011 de la Región Arequipa, manifestando la protesta generalizada de la población por los incrementos de pasajes, ponen evidencia las dificultades que habrían tenido las empresas para sostener el incremento de los precios acordados.

⁷⁴ Al respecto, la población de las edades de quince años a más del distrito de Mollendo fue de 17 884 y 18 009 912 al 30 de junio de 2010 y 2011, respectivamente; de la provincia de Islay fue de 40 003 y 39 912 al 30 de junio de 2010 y 2011, respectivamente. Fuente: INEI. Compendio Estadístico Regional 2011. Disponible en: http://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1021/libro.pdf (Visitada el 20 de octubre de 2016).



el 4% de la población de la Región Arequipa registrada en el mismo periodo. Asimismo, la población del distrito de Mollendo de la provincia de Islay era de diecisiete mil ochocientos ochenta y cuatro (17 884) personas⁷⁵, que representó el 45% y el 2% de la población de la provincia de Islay y de la Región Arequipa, respectivamente, registrada en el mismo periodo.

Es preciso indicar que la capacidad de oferta potencial, aproximadamente, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros por parte de las investigadas en la Ruta 1-A era de ocho (8) vehículos, con quince (15) asientos por vehículo, realizando, en promedio, dieciocho (18) vueltas por día y transportando por vuelta treinta (30) pasajeros; por lo que, es posible indicar que la conducta pudo afectar a 4 320 personas por día, que representó el 24,2% y el 10,8% de la población del distrito de Mollendo y de la provincia de Islay, respectivamente, registrada al 30 de junio de 2010.

En particular, las empresas Atraservis y Santísima Cruz informaron que prestaban el servicio a 654 pasajeros por día, que representaba 3,7% y 1,6% de la población del distrito de Mollendo y de la provincia de Islay al 30 de junio de 2010, respectivamente.

137. Sobre el número de agentes que participaban en el mercado, corresponde indicar que si bien las empresas eran las únicas que tenían la autorización para brindar el servicio de transporte público en la totalidad de la Ruta 1-A; sin embargo, según la información del Plan Regulador de Rutas del Transporte Público de pasajes de la provincia de Islay, para algunos tramos de la referida ruta podría encontrarse algunas alternativas similares al servicio brindado por las infractoras (Ver Cuadro 1).
138. En consecuencia, considerando que la conducta es un acuerdo anticompetitivo, que involucró a un servicio básico demandado por la población, que afectó a 3,7% de la población del distrito de Mollendo diariamente y que se mantuvo durante once (11) días, es posible concluir que la infracción cometida por los infractores debe ser calificada como grave⁷⁶. Así, conforme a los límites establecidos en el artículo 43 de la Ley de Conductas Anticompetitivas, a efectos de calcular el monto de la multa se debe considerar una multa de hasta mil (1000) UIT siempre que no supere el 10% de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor correspondientes al ejercicio inmediato anterior a la resolución de la Comisión.

⁷⁵ Al respecto, la población de las edades de quince años a más del distrito de Mollendo fue de 17 884 y 18 009 912 al 30 de junio de 2010 y 2011, respectivamente; de la provincia de Islay fue de 40 003 y 39 912 al 30 de junio de 2010 y 2011, respectivamente. Fuente: INEI. Compendio Estadístico Regional 2011. Disponible en: http://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1021/libro.pdf (Visitada el 20 de octubre de 2016).

⁷⁶ Ver Resolución 029-2014/CLC-INDECOPI. En ese mismo sentido, Resoluciones 085-2009/CLC-INDECOPI, 017-2013/CLC-INDECOPI, 031-2014/CLC-INDECOPI y 022-2014/CLC-INDECOPI.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

139. De otro lado, corresponde verificar si las referidas multas no superan el 10% de las ventas o ingresos brutos percibidos del año 2015 de las empresas infractoras, dada la calificación de la gravedad de la infracción.
140. Al respecto, el 17 de agosto de 2016, la empresa Santísima Cruz manifestó que no se ha encontrado operativa desde el año 2012; sin embargo, no remitió documentación que sustente que no percibió ingresos durante el año 2015. Así, el incumplimiento de presentar la referida información no puede favorecerla y, en ese sentido, no puede impedir que se recomiende la imposición de las multas calculadas. Esta situación sumamente excepcional, en que un agente investigado no presenta información sobre ingresos, no ha sido óbice para que la Comisión aplique la multa que correspondía a los infractores⁷⁷.
141. Por otra parte, la empresa Atraservis si bien presentó su nivel de ingresos del 2015, esta información no guardaría correspondencia con los ingresos reales percibidos por la empresa y su flota vehicular. Al respecto, es pertinente indicar que, en el mercado de transporte público de pasajeros, las empresas se organizan de forma diversa, lo cual impacta en la forma en que perciben los ingresos derivados de los pasajes que cobran por el servicio que prestan.

En particular, algunas empresas se organizan como propietarias directas de los vehículos que operan en su ruta, percibiendo directamente los ingresos por los pasajes cobrados. En otros casos, la empresa no es directamente propietaria de los vehículos, sino que cobra un «alquiler de ruta» a los propietarios de los vehículos que desean operar en ella. En algunos casos, los propietarios de los vehículos son a su vez socios o asociados que influyen directamente sobre las decisiones de las empresas, asumiendo responsabilidad por los ingresos y egresos de la empresa, conformando así una misma unidad económica. En cualquier caso, tanto internamente como frente a las autoridades de transporte y los usuarios del servicio, las empresas de transporte son responsables por los vehículos y el personal que opera bajo la autorización de ruta otorgada a ellas. En ese sentido, considerando la necesidad de resolver en base al principio de primacía de la realidad⁷⁸ y con el

⁷⁷ Al respecto, los casos en que se presentó esta situación fueron resueltos por las Resoluciones 055 y 056-2011/CLC-INDECOPI del 11 de octubre de 2011. Disponibles en:

http://www.indecopi.gob.pe/RepositorioAPS/0/2/par/RES_055_2011_CLC/Res055-2011CLC.pdf
http://www.indecopi.gob.pe/RepositorioAPS/0/2/par/RES_056_2011_CLC/Res056-2011CLC.pdf

Cabe observar que este criterio no ha sido cuestionado por la Sala cuando conoció, en apelación, las decisiones antes mencionadas.

Asimismo, la Resolución 031-2014/CLC-INDECOPI del 18 de julio de 2014.

⁷⁸ **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, promulgada mediante Decreto Legislativo 1034 y modificada por Decreto Legislativo 1205.**

Artículo 5.- Primacía de la realidad.-

En la aplicación de esta Ley, la autoridad administrativa determinará la verdadera naturaleza de las conductas investigadas, atendiendo a las situaciones y relaciones económicas que se pretendan, desarrollen o establezcan en la



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

objetivo de garantizar el cumplimiento efectivo de la función encargada a este órgano instructor, se estimarán las ventas o ingresos brutos percibidos por Atraservis en el año 2015, en base a los ingresos percibidos por los pasajes cobrados.

142. Para tal efecto, de acuerdo con la información disponible, se ha tomado en cuenta el número de pasajeros transportados por vehículo y día reportado para el mes de diciembre de 2010⁷⁹, los precios de los pasajes (adulto, medio y escolar)⁸⁰ y el número de vehículos habilitados para prestar el servicio durante el año 2015⁸¹. Así, de acuerdo a los resultados obtenidos del cálculo anterior, es posible concluir que la multa calculada no supera el 10 % de los ingresos brutos del año 2015.
143. En consecuencia, la multa para Atraservis y Santísima Cruz asciende a una y ochenta y dos centésimas (1,82) de UIT y una y tres centésimas (1,03) de UIT, respectivamente.

7.5 Cálculo de la sanción para Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa: Sobre algunos tramos de la Ruta A

7.5.1 Sobre los montos de la multa

144. Sobre los tramos investigados, el beneficio ilícito estará representado por las ganancias obtenidas por Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa como consecuencia del incremento de los precios de los pasajes indicados en los Cuadros 9, 10 y 11 del servicio de transporte de pasajeros. En ese sentido, el beneficio ilícito se calculará a partir de la diferencia entre los precios de los pasajes concertados y los precios de los pasajes competitivos, multiplicado por el número total de pasajeros transportados durante el periodo de la infracción (Q_{tiempo})⁸².
145. De esta manera, a continuación se presentarán las diferencias entre los precios antes de la concertación (precios competitivos) y los precios concertados de cada tramo y tipo de pasaje investigado, según empresa; así como también, para cada empresa, el número promedio de pasajeros por día, el número de vehículos autorizados, el número total de pasajeros durante el periodo de infracción, la probabilidad de

realidad. La forma de los actos jurídicos utilizados por los contratantes no enerva el análisis que la autoridad efectúe sobre la verdadera naturaleza de las conductas subyacentes a dichos actos.

⁷⁹ Ver Escrito del 2 de setiembre de 2016 en el cual Atraservis reporta 280, 50 y 85 pasajeros adultos, medios y escolares, respectivamente.

⁸⁰ Se ha considerado que los precios de los pasajes de entero, medio y escolar eran de S/. 0,70, S/. 0,50 y S/. 0,30, respectivamente.

⁸¹ Al respecto, tres vehículos estuvieron habilitados durante todo el 2015 y un vehículo estuvo habilitado para el periodo enero - agosto de 2015. Se ha supuesto que cada uno de estos vehículos ha operado 20 días en cada mes.

⁸² Es el resultado de la multiplicación del número de pasajeros por día y vehículo, el número de vehículos y el número de días (periodo de la infracción).

detección, el resultado del cálculo de la multa base (expresado en soles), la multa base ajustado por inflación y la multa base (expresado en UIT).

Cuadro 13
La diferencia entre el precio concertado y el precio competitivo
del pasaje adulto
(expresado en soles)

Número de tramo	Tramo	Precio concertado - Precio competitivo (S/.)			
		Cristo del Valle	Texiva	Cocachacra (*)	Punta Hermosa (*)
1	Mollendo - Kilómetros	0.20	0.20	0.20	0.20
2	Mollendo - Mejía	0.30	0.30	0.30	0.30
3	Mollendo - Motobomba	0.30	0.30	0.30	0.30
4	Mollendo - Cocachacra	0.50	1.00	0.75	-
5	La Curva - El Arenal	0.30	0.20	0.25	-
6	El Arenal - Mejía	0.20	0.20	0.20	-
7	Cocachacra - Santa María - El Arenal	0.30	0.30	0.30	-
8	Cocachacra - La Curva	0.30	0.30	0.30	-
9	Boqueron - Sombrero Grande - Kilómetros	0.50	0.50	0.50	-
10	Mollendo - Egasa	-	0.20	0.20	0.20
11	Mollendo - La Curva	-	0.30	0.30	0.30
12	La Curva - Motobomba	-	0.20	0.20	-
13	Cocachacra - Nuevo Arenal	-	0.30	0.30	-
14	Mollendo - Chucarapi	0.50	1.00	-	-

(-): Tramo no investigado.

(*): Considerando que no se tiene información del número de pasajeros por día de la empresa y solo se tiene información de Texiva y Coacachacra, se ha supuesto que la empresa transporta diariamente el promedio (redondeado al valor inferior) de los pasajeros transportados por Texiva y Cocachacra, si ambas estuvieran investigadas en el tramo. De lo contrario, en caso se haya tenido información de una sola empresa, los precios competitivos fueron aproximados a dicho valor.

Fuente: Empresas

Elaboración: Secretaría Técnica

Cuadro 14
La diferencia entre el precio concertado y el precio competitivo
del pasaje instituto superior o universitario
(expresado en soles)

Número de tramo	Tramo	Precio concertado - Precio competitivo (S/.)			
		Cristo del Valle	Texiva	Cocachacra (*)	Punta Hermosa (*)
11	Mollendo - La Curva	-	0.30	0.30	0.30

(-): Tramo no investigado.

(*): Considerando que no se tiene información del número de pasajeros por día de la empresa y solo se tiene información de Texiva y Coacachacra, se ha supuesto que la empresa transporta diariamente el promedio (redondeado al valor inferior) de los pasajeros transportados por Texiva y Cocachacra, si ambas estuvieran investigadas en el tramo. De lo contrario, en caso se haya tenido información de una sola empresa, los precios competitivos fueron aproximados a dicho valor.

Fuente: Empresas

Elaboración: Secretaría Técnica

Cuadro 15
La diferencia entre el precio concertado y el precio competitivo
del pasaje escolar
(expresado en soles)

Número de tramo	Tramo	Precio concertado - Precio competitivo (S/.)			
		Cristo del Valle	Texiva	Cocachacra (*)	Punta Hermosa (*)
2	Mollendo - Mejía	0.20	0.30	0.25	0.25
3	Mollendo - Motobomba	0.20	0.20	0.20	0.20
4	Mollendo - Cocachacra	0.30	0.60	0.45	-
10	Mollendo - Egasa	-	0.10	0.10	0.10
11	Mollendo - La Curva	-	0.40	0.40	0.40

(-): Tramo no investigado.

(*): Considerando que no se tiene información del número de pasajeros por día de la empresa y solo se tiene información de Texiva y Cocachacra, se ha supuesto que la empresa transporta diariamente el promedio (redondeado al valor inferior) de los pasajeros transportados por Texiva y Cocachacra, si ambas estuvieron investigadas en el tramo. De lo contrario, en caso se haya tenido información de una sola empresa, los precios competitivos fueron aproximados a dicho valor.

Fuente: Empresas

Elaboración: Secretaría Técnica

Cuadro 16: Pasaje entero
Número pasajeros transportados durante el periodo de infracción

Número de tramo	Tramo	N° de pasajeros por día				N° de vehículos				Días	N° total de pasajeros Q_{tiempo}			
		Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle (*)	Punta Hermosa (*)	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	Punta Hermosa		Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	Punta Hermosa
1	Mollendo - Kilómetros	5	8	6	6	10	18	7	21	10	500	1440	420	1260
2	Mollendo - Mejía	10	19	14	14	10	18	7	21	10	1000	3420	980	2940
3	Mollendo - Motobomba	5	8	6	6	10	18	7	21	10	500	1440	420	1260
4	Mollendo - Cocachacra	20	32	26	-	10	18	7	-	10	2000	5760	1820	-
5	La Curva - El Arenal	5	8	6	6	10	18	7	21	10	500	1440	420	1260
6	El Arenal - Mejía	10	16	13	-	10	18	7	-	10	1000	2880	910	-
7	Cocachacra - Santa María - El Arenal	10	16	13	-	10	18	7	-	10	1000	2880	910	-
8	Cocachacra - La Curva	10	16	13	-	10	18	7	-	10	1000	2880	910	-
9	Boqueron - Sombrero Grande - Kilómetros	5	8	6	-	10	18	7	-	10	500	1440	420	-
10	Mollendo - Egasa	5	8	6	6	10	18	7	21	10	500	1440	420	1260
11	Mollendo - La Curva	15	16	15	15	10	18	7	21	10	1500	2880	1050	3150
12	La Curva - Motobomba	10	8	9	9	10	18	7	21	10	1000	1440	630	1890
13	Cocachacra - Nuevo Arenal	10	16	13	13	10	18	7	21	10	1000	2880	910	2730
14	Mollendo - Chucarapi	5	-	5	-	10	-	7	-	10	500	-	350	-

(-): Tramo no investigado

(*): Considerando que no se tiene información del número de pasajeros por día de la empresa y solo se tiene información de Texiva y Cocachacra, se ha supuesto que la empresa transporta diariamente el promedio (redondeado al valor inferior) de los pasajeros transportados por Texiva y Cocachacra, si ambas estuvieron investigadas en el tramo. De lo contrario, en caso se haya tenido información de una sola empresa, el número de pasajeros fue aproximado a dicho valor.

Fuente: Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa

Elaboración: Secretaría Técnica

[Continúa en la página siguiente]



**Cuadro 17: Pasaje instituto superior o universitario
Número pasajeros transportados durante el periodo de infracción**

Número de tramo	Tramo	N° de pasajeros por día			N° de vehículos			Días	N° total de pasajeros Q_{tiempo}^i		
		Texiva	Cocachaca	Punta Hermosa (*)	Texiva	Cocachaca	Punta Hermosa		Texiva	Cocachaca	Punta Hermosa
11	Mollendo - La Curva	15	16	15	10	18	21	10	1500	2880	3150

(-): Tramo no investigado

(*): Considerando que no se tiene información del número de pasajeros por día de la empresa y solo se tiene información de Texiva y Cocachaca, se ha supuesto que la empresa transporta diariamente el promedio (redondeado al valor inferior) de los pasajeros transportados por Texiva y Cocachaca, si ambas estuvieron investigadas en el tramo. De lo contrario, en caso se haya tenido información de una sola empresa, el número de pasajeros fue aproximado a dicho valor.

Fuente: Texiva, Cocachaca, Cristo del Valle y Punta Hermosa
Elaboración: Secretaría Técnica

**Cuadro 18: Pasaje escolar
Número pasajeros transportados durante el periodo de infracción**

Número de tramo	Tramo	N° de pasajeros por día				N° de vehículos				Días	N° total de pasajeros Q_{tiempo}^i			
		Texiva	Cocachaca	Cristo del Valle (*)	Punta Hermosa (*)	Texiva	Cocachaca	Cristo del Valle	Punta Hermosa		Texiva	Cocachaca	Cristo del Valle	Punta Hermosa
2	Mollendo - Mejía	10	16	13	13	10	18	7	21	10	1000	2880	910	2730
3	Mollendo - Motobomba	5	8	6	6	10	18	7	21	10	500	1440	420	1260
4	Mollendo - Cocachaca	10	16	13	-	10	18	7	21	10	1000	2880	910	-
10	Mollendo - Egasa	5	8	-	6	10	18	7	21	10	500	1440	-	1260
11	Mollendo - La Curva	10	16	-	13	10	18	7	21	10	1000	2880	-	2730

(-): Tramo no investigado

(*): Considerando que no se tiene información del número de pasajeros por día de la empresa y solo se tiene información de Texiva y Cocachaca, se ha supuesto que la empresa transporta diariamente el promedio (redondeado al valor inferior) de los pasajeros transportados por Texiva y Cocachaca, si ambas estuvieron investigadas en el tramo. De lo contrario, en caso se haya tenido información de una sola empresa, el número de pasajeros fue aproximado a dicho valor.

Fuente: Texiva, Cocachaca, Cristo del Valle y Punta Hermosa
Elaboración: Secretaría Técnica

**Cuadro 19
Cálculo de la multa actualizada del pasaje entero
(expresado en soles)**

Número de tramo	Tramo	Beneficio ilícito (S/.)				Probabilidad de detección	Multa base (S/.)				Multa base ajustado por inflación (S/.)			
		Texiva	Cocachaca	Cristo del Valle	Punta Hermosa		Texiva	Cocachaca	Cristo del Valle	Punta Hermosa	Texiva	Cocachaca	Cristo del Valle	Punta Hermosa
1	Mollendo - Kilómetros	100.00	288.00	84.00	252.00	0.60	166.67	480.00	140.00	420.00	214.22	616.95	179.94	539.83
2	Mollendo - Mejía	300.00	1026.00	294.00	882.00	0.60	500.00	1710.00	490.00	1470.00	642.65	2197.88	629.80	1889.40
3	Mollendo - Motobomba	150.00	432.00	126.00	378.00	0.60	250.00	720.00	210.00	630.00	321.33	925.42	269.91	809.74
4	Mollendo - Cocachaca	2000.00	4320.00	910.00	-	0.60	3333.33	7200.00	1516.67	-	4284.36	9254.22	1949.39	-
5	La Curva - El Arenal	100.00	360.00	126.00	-	0.60	166.67	600.00	210.00	-	214.22	771.19	269.91	-
6	El Arenal - Mejía	200.00	576.00	182.00	-	0.60	333.33	960.00	303.33	-	428.43	1233.90	389.87	-
7	Cocachaca - Santa María - El Arenal	300.00	864.00	273.00	-	0.60	500.00	1440.00	455.00	-	642.65	1850.84	584.82	-
8	Cocachaca - La Curva	300.00	864.00	273.00	-	0.60	500.00	1440.00	455.00	-	642.65	1850.84	584.82	-
9	Boqueron - Sombrero Grande - Kilómetros	250.00	720.00	210.00	-	0.60	416.67	1200.00	350.00	-	535.55	1542.37	449.86	-
10	Mollendo - Egasa	100.00	288.00	-	252.00	0.60	166.67	480.00	-	420.00	214.22	616.95	-	539.83
11	Mollendo - La Curva	450.00	864.00	-	945.00	0.60	750.00	1440.00	-	1575.00	963.98	1850.84	-	2024.36
12	La Curva - Motobomba	200.00	288.00	-	-	0.60	333.33	480.00	-	-	428.43	616.95	-	-
13	Cocachaca - Nuevo Arenal	300.00	864.00	-	-	0.60	500.00	1440.00	-	-	642.65	1850.84	-	-
14	Mollendo - Chucurapi	500.00	-	175.00	-	0.60	833.33	-	291.67	-	1071.09	-	374.89	-

(-): Tramo no investigado

Elaboración: Secretaría Técnica

[Continúa en la página siguiente]

Cuadro 20
Cálculo de la multa actualizada del pasaje instituto superior o universitario
(expresado en soles)

Número de tramo	Tramo	Beneficio ilícito (S/.)			Probabilidad de detección	Multa base (S/.)			Multa base ajustado por inflación (S/.)		
		Texiva	Cocachacra	Punta Hermosa		Texiva	Cocachacra	Punta Hermosa	Texiva	Cocachacra	Punta Hermosa
11	Mollendo - La Curva	450	864	945	0.60	750.00	1440.00	1575.00	963.98	1850.84	2024.36

Elaboración: Secretaría Técnica

Cuadro 21
Cálculo de la multa actualizada del pasaje escolar
(expresado en soles)

Número de tramo	Tramo	Beneficio ilícito (S/.)				Probabilidad de detección	Multa base (S/.)				Multa base ajustado por inflación (S/.)			
		Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	Punta Hermosa		Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	Punta Hermosa	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	Punta Hermosa
2	Mollendo - Mejía	300.00	720.00	182.00	682.50	0.60	500.00	1200.00	303.33	1137.50	642.65	1542.37	389.87	1462.04
3	Mollendo - Motobomba	100.00	288.00	84.00	252.00	0.60	166.67	480.00	140.00	420.00	214.22	616.95	179.94	539.83
4	Mollendo - Cocachacra	600.00	1296.00	273.00	-	0.60	1000.00	2160.00	455.00	-	1285.31	2776.27	584.82	-
10	Mollendo - Egasa	50.00	144.00	-	126.00	0.60	83.33	240.00	-	210.00	107.10	308.47	-	269.91
11	Mollendo - La Curva	400.00	1152.00	-	1092.00	0.60	666.67	1920.00	-	1820.00	856.88	2467.79	-	2339.26

(-): Tramo no investigado

Elaboración: Secretaría Técnica

Cuadro 22
Cálculo de la multa total por empresa
(expresado en UIT)

Descripción	Tipo de pasaje	Texiva	Cocachacra	Cristo del Valle	Punta Hermosa
Multa base ajustado por inflación (S/.)	Entero	11246.45	25179.20	5683.21	5803.17
	Instituto superior o universitario	963.98	1850.84	-	2024.36
	Escolar	5130.52	7711.85	1154.64	4611.04
	Total	17340.95	34741.89	6837.85	12438.57
Multa Total (UIT)*		4.39	8.80	1.73	3.15

(*) La Unidad Impositiva Tributaria es equivalente a S/. 3 950 soles para el presente año.

Elaboración: Secretaría Técnica

146. Como se aprecia de los cuadros anteriores, el beneficio ilícito de cada empresa ha sido dividido por la probabilidad de detección de la conducta anticompetitiva. A criterio de esta Secretaría Técnica, corresponde a 60%⁸³, toda vez que la conducta

⁸³ Ello, en el mismo sentido de lo señalado por la Comisión en la Resolución 022 y 023-2014/CLC-INDECOPI del 2 y 10 de junio de 2014, respectivamente, mediante la cual la Comisión sancionó a la Empresa de Transportes 25 de Noviembre S.R.L.; Empresa de Transportes Merma Hermanos S.R.L.; Empresa de Transportes Santísima del Carmen Express S.R.L.; y Empresa de Transportes Unidos Tours Choquehuanca S.R.L., por la realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdos o prácticas concertadas, destinadas a incrementar el precio del servicio de transporte público a nivel regional en la ruta Juliaca-Pucará-Choquehuanca; y, a Perú Travel Explorer S.R.L., por la realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdo para la fijación concertada de los precios de los servicios turísticos ofrecidos en Chachapoyas durante el 2010 junto con otras agencias de turismo de dicha ciudad.

Asimismo, Resolución 031-2014/CLC-INDECOPI del 18 de julio de 2014, mediante la cual la Comisión sancionó a Empresa de Transportes y Servicios Múltiples Nueva Era S.A.C. y Empresa de Transportes y Turismo 10 S.A. incurrieron en prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios, destinadas a incrementar los pasajes del servicio de transporte urbano provincial de pasajeros en los tramos Taricá-Huaraz y Huaraz-Bedoya de la ruta Taricá-Huaraz-Bedoya, ejecutando dicho acuerdo desde el 1 de marzo de 2012 hasta el 30 de noviembre de 2012.

anticompetitiva se puso en conocimiento de la Municipalidad de Islay y permitió identificar una infracción sancionable y la identidad de los agentes involucrados. Seguidamente, el beneficio esperado ha sido ajustado por inflación⁸⁴. En ese sentido, la multa base para Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa asciende a cuatro y treinta y nueve centésimas (4,39) de UIT, ocho y ochenta centésimas (8,80) de UIT, una y setenta y tres centésimas (1,73) de UIT y tres y quince centésimas (3,15) de UIT, respectivamente.

7.5.2 Sobre la gravedad de la infracción

147. Sobre los tramos investigados de la Ruta A, la conducta llevada a cabo por las investigadas califica como un acuerdo anticompetitivo dirigido a incrementar conjuntamente los precios de los pasajes del servicio de transporte público de pasajeros por parte de Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa, a nivel de la provincia de Islay, desde el 21 de diciembre de 2010. Por tanto, corresponde estimar los efectos de dicha práctica y los beneficios ilícitos obtenidos por las empresas infractoras derivados de su comisión.
148. Al respecto, el beneficio ilícito está representado por las ganancias que Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa obtuvieron por incrementar los precios de los pasajes en algunos tramos de la Ruta A, mencionados en los Cuadros, 9, 10 y 11, a nivel de la provincia de Islay.
149. En relación con el periodo de la infracción, corresponde indicar que la fecha de inicio es el 21 de diciembre de 2010, día en que entró en vigencia los precios acordados entre Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa.

Sobre la fecha final, si bien no se cuenta con información precisa de cuándo habría finalizado la conducta, esta se ha determinado considerando los índices de precios

Asimismo, de conformidad con el Documento de Trabajo 01-2012/GEE, "Propuesta metodológica para la determinación de multas en el Indecopi", se estableció el rango de 41-60% como probabilidad de detección y sanción para prácticas colusorias. Ver: <https://www.indecopi.gob.pe/documents/20182/196933/DocTrabN01-2012V13.pdf/47a678b6-22ec-405a-be90-8cd4f93ae335>

Debe tenerse en cuenta que, a nivel comparado y de acuerdo con la literatura económica, la probabilidad de detección para los cárteles podría ubicarse en el rango del 13 al 17%. Al respecto, ver: BRYANT, Peter y ECKARD, Woodrow. *Price Fixing: The Probability of Getting Caught*. En: *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 3, No. 3 (agosto de 1991), páginas 531 a 536.

Adicionalmente, ver: COMBE, Emmanuel, MONNIER, Constance y LEGAL Renaud. *Cartels: the Probability of getting caught in the European Union*. Bruges European Economic Research papers, marzo de 2012. Disponible en: <https://www.coleurope.eu/sites/default/files/research-paper/beer12.pdf>.

⁸⁴ Con la finalidad de que la multa base mantenga su valor en el tiempo corresponde actualizar dicho valor (a octubre de 2016). Para ello se ha utilizado el índice de precio al consumidor del servicio de transporte local de la ciudad de Arequipa. Fuente: INEI. Sistema de Información Regional para la toma de decisiones. Disponible en: <http://webinei.inei.gob.pe:8080/SIRTOD1/inicio.html#app=db26&d4a2-selectedIndex=0&d9ef-selectedIndex=0>.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

de los pasajes del servicio de transporte local y algunas de las noticias de la ciudad de Mollendo⁸⁵.

Al respecto, esta Secretaría Técnica solicitó a las empresas investigadas información de la evolución de los precios efectivamente cobrados de los pasajes; sin embargo, estas no han remitido medio probatorio alguno. Ciertamente, una de las características particulares de este mercado consiste en que las empresas no registran cada uno de los pasajes que cobra en un medio que permita su contabilización y verificación de forma fehaciente⁸⁶. Esta situación limita el análisis de la evolución de los precios y sus modificaciones. Ante este contexto, el análisis del índice de precios del transporte local de la ciudad de Arequipa será una buena aproximación del comportamiento de los precios de los distritos de la provincia de Islay.

El Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI registra los índices de precios del transporte local de veintiséis (26) principales ciudades del país⁸⁷, constituidas por 24 capitales de departamento y dos no capitales con mayor dinámica económica y poblacional⁸⁸, a fin de reflejar el consumo de los hogares para este tipo de servicio a

⁸⁵ Al respecto, nota periodística del Diario Correo del 1 enero de 2011.

⁸⁶ De conformidad con lo señalado en el Apéndice II del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por Decreto Supremo 055-99-EF, se encuentra exonerado del Impuesto General a las Ventas, el: "2. Servicio de transporte público de pasajeros dentro del país, excepto el transporte público ferroviario de pasajeros y el transporte aéreo. Se incluye dentro de la exoneración al transporte público de pasajeros dentro del país al servicio del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao."

Además, como se aprecia del artículo 38 de la referida norma, solo aquellos contribuyentes del referido impuesto, se encuentran obligados a entregar comprobantes de pago por las operaciones que realicen:

Artículo 38.- COMPROBANTES DE PAGO

Los contribuyentes del Impuesto deberán entregar comprobantes de pago por las operaciones que realicen, los que serán emitidos en la forma y condiciones que establezca la SUNAT.

En las operaciones con otros contribuyentes del Impuesto se consignará separadamente en el comprobante de pago correspondiente el monto del Impuesto. Tratándose de operaciones realizadas con personas que no sean contribuyentes del Impuesto, se podrá consignar en los respectivos comprobantes de pago el precio o valor global, sin discriminar el Impuesto.

El comprador del bien, el usuario del servicio incluyendo a los arrendatarios y subarrendatarios, o quien encarga la construcción, están obligados a aceptar el traslado del Impuesto.

La SUNAT establecerá las normas y procedimientos que les permita tener la información previa de la cantidad y numeración de los comprobantes de pago y guías de remisión de que dispone el sujeto del Impuesto, para ser emitidas en sus operaciones.

⁸⁷ Al respecto, cabe mencionar que para el cálculo del referido índice se recoge información de la ciudad de Arequipa. INEI. Metodología del cambio de Año base 2009 del índice de Precios al consumidor de Lima metropolitana, pág 6. Ver: http://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/2_1.pdf y metodología de cálculo del Índice de precios al consumidor A nivel nacional, pág. 6. Ver: http://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/metodologias/metodologia-ipc_n_base-dic-2011-web_12-09-2013.pdf

⁸⁸ Ciudades Capitales: Lima, Arequipa, Trujillo, Cusco, Chiclayo, Piura, Iquitos, Huancayo, Tacna, Ica, Pucallpa, Cajamarca, Huánuco, Puno, Ayacucho, Moyobamba, Huaraz, Tumbes, Puerto Maldonado, Abancay, Cerro de Pasco, Moquegua, Huancavelica y Chachapoyas. Ciudades de Mayor dinámica: Chimbote y Tarapoto.



nivel nacional. En ese sentido, es posible advertir que, dada las características particulares del servicio de transporte local en cada ciudad, los índices de precios de transporte local no necesariamente reflejarán comportamientos similares.

De acuerdo con lo anterior, considerando que existe proximidad geográfica entre la provincia de Islay y la ciudad de Arequipa, que son parte de la Región Arequipa, y que el servicio de transporte local en ambas zonas había sido brindado por camioneta rural, el índice de precios del servicio de transporte local de la ciudad de Arequipa puede ser una variable *proxy* del comportamiento de los precios de la provincia de Islay, a fin de identificar la fecha fin de la conducta.

Así, de la información publicada en el Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI, se aprecia que el índice del precio del servicio de transporte local tuvo una tendencia creciente desde mayo (103,57) hasta julio de 2010 (106,51), manteniéndose constante hasta noviembre de 2010 e incrementándose en diciembre de 2010 (109,58); pero, reduciéndose en enero de 2011 (106,62)⁸⁹.

Por lo tanto, de acuerdo con lo anterior y de los documentos que obran en el expediente⁹⁰, es posible presumir que el acuerdo anticompetitivo entre Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa se habría mantenido hasta el 31 de diciembre de 2010, es decir, durante diez (10) días.

150. En cuanto a la dimensión del mercado afectado, la voluntad de incrementar los precios afectaba a aquellas personas que demandaron el servicio de transporte público de pasajeros en algunos tramos de la Ruta A, a nivel de la provincia de Islay.

Para tal efecto, resulta pertinente considerar que, al 30 de junio de 2010, la población de la provincia de Islay era de cuarenta mil y tres (40 003) personas⁹¹, que representó el 4% de la población de la Región Arequipa registrada en el mismo periodo.

Es preciso indicar que la capacidad de oferta potencial, aproximadamente, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros por parte de las investigadas en los tramos investigados era de cincuenta y seis (56) vehículos, con quince (15)

⁸⁹ Fuente: INEI. Sistema de información regional para la toma de decisiones. Ver: <http://webinei.inei.gob.pe:8080/SIRTOD1/inicio.html#>.

⁹⁰ La comunicación de la Municipalidad de Islay del 28 de diciembre de 2010, por la cual se citó una reunión por la situación del incremento de los pasajes, así como la nota de prensa del Diario Correo del 1 de enero de 2011 de la Región Arequipa, manifestando la protesta generalizada de la población por los incrementos de pasajes, ponen evidencia las dificultades que habrían tenido las empresas para sostener el incremento de los precios acordados.

⁹¹ Al respecto, la población de las edades de quince años a más del distrito de Mollendo fue de 17 884 y 18 009 912 al 30 de junio de 2010 y 2011, respectivamente; de la provincia de Islay fue de 40 003 y 39 912 al 30 de junio de 2010 y 2011, respectivamente. Fuente: INEI. Compendio Estadístico Regional 2011. Disponible en: http://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1021/libro.pdf (Visitada el 20 de octubre de 2016).

asientos por vehículo, realizando entre tres y ocho vueltas diarias por vehículo⁹² y transportando treinta pasajeros por día. Así, es posible concluir que la conducta pudo afectar a 8 250 personas por día, respectivamente, que representó el 20,6% y 0,9% de la población de la provincia de Islay y la Región Arequipa, respectivamente, al 30 de junio de 2010.

151. Sobre el número de agentes que participaban en el mercado, corresponde indicar que si bien las empresas Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle eran las únicas que tenían la autorización para brindar el servicio de transporte público en la totalidad de la Ruta A y Punta Hermosa tenía autorización para brindar el servicio en relación con algunos tramos de la Ruta A; sin embargo, según la información del Plan Regulador de Rutas del Transporte Público de pasajes de la provincia de Islay, para algunos tramos de la referida ruta podría encontrarse algunas alternativas similares al servicio brindado por las infractoras (Ver Cuadro 1).
152. En consecuencia, considerando que la conducta es un acuerdo anticompetitivo, que involucró a un servicio básico demandado por la población, que afectó a 20,6% de la población diariamente de la provincia de Islay y que se mantuvo durante diez (10) días, es posible concluir que la infracción cometida por los infractores debe ser calificada como grave⁹³. Así, conforme a los límites establecidos en el artículo 43 de la Ley de Conductas Anticompetitivas, a efectos de calcular el monto de la multa se debe considerar una multa de hasta mil (1000) UIT siempre que no supere el 10% de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor correspondientes al ejercicio inmediato anterior a la resolución de la Comisión.
153. De esta manera, corresponde verificar si las referidas multas no superan el 10% de las ventas o ingresos brutos percibidos del año 2015 de las empresas infractoras, dada la calificación de la gravedad de la infracción.
154. Al respecto, cabe señalar que las empresas Cocachacra y Punta Hermosa, hasta la fecha del presente informe, no han remitido su información respecto de su nivel de ingresos brutos del año 2015, por lo que el incumplimiento de dichas empresas no puede favorecerlas y, en ese sentido, no puede impedir que se recomiende a la Comisión la imposición de las multas calculadas. Esta situación sumamente excepcional, en que un agente investigado no presenta información sobre ingresos,

⁹² Al respecto, Cocachacra, Texiva y Cristo del Valle señalaron que en promedio realizaba ocho (8), cinco (5) y tres (3) vueltas por día. Por otra parte, considerando que Punta Hermosa no presentó información del número promedio de vueltas por día se ha asumido que esta empresa realizaría un promedio del número de vueltas de las tres empresas, es decir, cinco (5) vueltas.

⁹³ Ver Resolución 029-2014/CLC-INDECOPI. En ese mismo sentido, Resoluciones 085-2009/CLC-INDECOPI, 017-2013/CLC-INDECOPI, 031-2014/CLC-INDECOPI y 022-2014/CLC-INDECOPI.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

no ha sido óbice para que la Comisión aplique la multa que correspondía a los infractores⁹⁴.

155. Por otra parte, la empresa Texiva presentó su nivel de ingresos y se ha verificado que la multa estimada no supera el 10% de sus ventas o ingresos brutos percibidos en el año 2015.
156. En consecuencia, la multa para Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa asciende a cuatro y treinta y nueve centésimas (4,39) de UIT, ocho y ochenta centésimas (8,80) de UIT, una y setenta y tres centésimas (1,73) de UIT y tres y quince centésimas (3,15) de UIT, respectivamente.

VIII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

157. Del análisis conjunto realizado por esta Secretaría Técnica de los medios probatorios que obran en el expediente y los argumentos de defensa presentados durante el presente procedimiento, ha quedado acreditado que las empresas Atraservis y Santísima Cruz realizaron una práctica colusoria horizontal en la modalidad de un acuerdo anticompetitivo para incrementar los precios de los pasajes adulto y medio en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en la Ruta 1-A (Población – San Martín – Villa Lourdes – Tres Portales – Mirador al Pacífico y Viceversa), desde el 20 hasta el 31 de diciembre de 2010, en el distrito de Mollendo, a nivel de la provincia de Islay, Región Arequipa.
158. De otro lado, de la evaluación conjunta efectuada por esta Secretaría Técnica de los medios probatorios que obran en el expediente y los argumentos de defensa presentados durante el presente procedimiento, no se ha acreditado la realización de una presunta práctica colusoria horizontal por parte de las empresas Atraservis y Santísima Cruz para incrementar el precio del pasaje escolar en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en la Ruta 1-A (Población – San Martín – Villa Lourdes – Tres Portales – Mirador al Pacífico y Viceversa), desde el 20 hasta el 31 de diciembre de 2010, en el distrito de Mollendo, a nivel de la provincia de Islay, Región Arequipa.
159. Por otra parte, de la evaluación conjunta efectuada por esta Secretaría Técnica de los medios probatorios que obran en el expediente y los argumentos de defensa presentados durante el presente procedimiento, ha quedado demostrado que las

⁹⁴ Al respecto, los casos en que se presentó esta situación fueron resueltos por las Resoluciones 055 y 056-2011/CLC-INDECOPI del 11 de octubre de 2011. Disponibles en:

http://www.indecopi.gob.pe/RepositorioAPS/0/2/par/RES_055_2011_CLC/Res055-2011CLC.pdf

http://www.indecopi.gob.pe/RepositorioAPS/0/2/par/RES_056_2011_CLC/Res056-2011CLC.pdf

Cabe observar que este criterio no ha sido cuestionado por la Sala cuando conoció, en apelación, las decisiones antes mencionadas.

Asimismo, la Resolución 031-2014/CLC-INDECOPI del 18 de julio de 2014.

empresas Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa realizaron una práctica colusoria horizontal en la modalidad de un acuerdo anticompetitivo para incrementar los precios de los pasajes en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, desde el 21 hasta el 31 de diciembre de 2010, en los siguientes tramos y pasajes:

Pasaje	Empresas infractoras	Tramos
Entero	Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa	Mollendo - Kilómetros, Mollendo - Mejía y Mollendo - Motobomba
	Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle	Mollendo - Cocachacra, La Curva - El Arenal, El Arenal - Mejía, Cocachacra - Santa María - El Arenal, Cocachacra - La Curva y Boqueron - Sombrero Grande - Kilómetros
	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - Egasa y Mollendo - La Curva
	Texiva y Cocachacra	La Curva - Motobomba y Cocachacra - Nuevo Arenal
	Texiva y Cristo del Valle	Mollendo Chucarapi
Instituto Superior o universitario	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - La Curva
Escolar	Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa	Mollendo - Mejía y Mollendo - Motobomba
	Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle	Mollendo - Cocachacra
	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - Egasa y Mollendo - La Curva

160. De otro lado, de la evaluación conjunta efectuada por esta Secretaría Técnica de los medios probatorios que obran en el expediente y los argumentos de defensa presentados durante el presente procedimiento, no se ha acreditado la realización de una presunta práctica colusoria horizontal para incrementar los precios de los siguientes pasajes:

- i. Pasaje instituto superior o universitario en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en los tramos Mollendo – Kilómetros por parte de Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa, desde el 21 hasta el 31 de diciembre de 2010, a nivel de la provincia de Islay;
- ii. Pasaje instituto superior o universitario en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en el tramo de La Curva – Motobomba por parte de Texiva y Cocachacra, desde el 21 hasta el 31 de diciembre de 2010, a nivel de la provincia de Islay; y,
- iii. Pasaje escolar en los tramos El Arenal – Mejía y La Curva – Motobomba por parte de Texiva y Cocachacra, desde el 21 hasta el 31 de diciembre de 2010, a nivel de la provincia de Islay.

161. En tal sentido, esta Secretaría Técnica recomienda a la Comisión de Defensa de la Libre Competencia lo siguiente:

- i. Declarar que las empresas Atraservis y Santísima Cruz incurrieron en la realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo para incrementar los precios de los pasajes adulto y medio en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en la Ruta 1-A (Población – San Martín – Villa Lourdes – Tres Portales – Mirador al Pacífico y

Viceversa), desde el 20 hasta el 31 de diciembre de 2010, en el distrito de Mollendo, a nivel de la provincia de Islay, Región Arequipa; conducta tipificada en los artículos 1 y 11.1 literal a) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas y se encuentra sujeta a prohibición absoluta, de conformidad con el artículo 11.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.

- ii. Declarar que las empresas Atraservis y Santísima Cruz no incurrieron en la realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo para incrementar el precio del pasaje escolar en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en la Ruta 1-A (Población – San Martín – Villa Lourdes – Tres Portales – Mirador al Pacífico y Viceversa), desde el 20 hasta el 31 de diciembre de 2010, en el distrito de Mollendo, a nivel de la provincia de Islay, Región Arequipa.
- iii. Declarar que las empresas Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa incurrieron en la realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo para incrementar los precios de los pasajes en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, desde el 21 hasta el 31 de diciembre de 2010, en los siguientes tramos y tipo de pasajes:

Pasaje	Empresas infractoras	Tramos
Entero	Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa	Mollendo - Kilómetros, Mollendo - Mejía y Mollendo - Motobomba
	Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle	Mollendo - Cocachacra, La Curva - El Arenal, El Arenal - Mejía, Cocachacra - Santa María - El Arenal, Cocachacra - La Curva y Boqueron - Sombrero Grande - Kilómetros
	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - Egasa y Mollendo - La Curva
	Texiva y Cocachacra	La Curva - Motobomba y Cocachacra - Nuevo Arenal
	Texiva y Cristo del Valle	Mollendo Chucarapi
Instituto Superior o universitario	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - La Curva
Escolar	Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa	Mollendo - Mejía y Mollendo - Motobomba
	Texiva, Cocachacra y Cristo del Valle	Mollendo - Cocachacra
	Texiva, Cocachacra y Punta Hermosa	Mollendo - Egasa y Mollendo - La Curva

- iv. Declarar que las empresas Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa no incurrieron en la realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo para incrementar el precio del pasaje instituto superior o universitario en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en los tramos Mollendo – Kilómetros, desde el 21 hasta el 31 de diciembre de 2010, a nivel de la provincia de Islay.
- v. Declarar que las empresas Texiva y Cocachacra no incurrieron en la realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo para incrementar el precio del pasaje instituto superior o universitario en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en el tramo La Curva – Motobomba, desde el 21 hasta el 31 de diciembre de 2010, a nivel de la provincia de Islay.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

- vi. Declarar que las empresas Texiva y Cocachacra no incurrieron en la realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo anticompetitivo para incrementar el precio del pasaje escolar en el mercado de servicio de transporte público de pasajeros, en los tramos El Arenal – Mejía y La Curva – Motobamba, desde el 21 hasta el 31 de diciembre de 2010, a nivel de la provincia de Islay.
- vii. Sancionar a Atraservis y Santísima Cruz con multas individuales de una y ochenta y dos centésimas (1,82) de UIT y una y tres centésimas (1,03) de UIT, respectivamente, las cuales resultan proporcionales a la gravedad de la infracción detectada.
- viii. Sancionar a Texiva, Cocachacra, Cristo del Valle y Punta Hermosa con multas individuales de cuatro y treinta y nueve centésimas (4,39) de UIT, ocho y ochenta centésimas (8,80) de UIT, una y setenta y tres centésimas (1,73) de UIT y tres y quince centésimas (3,15) de UIT, respectivamente, las cuales resultan proporcionales a la gravedad de la infracción detectada.

Jesús Eloy Espinoza Lozada
Secretario Técnico
Comisión de Defensa de la
Libre Competencia

Raquel Pérez Lara
Ejecutivo 1
Comisión de Defensa de la
Libre Competencia

Brenda Dextre Zegarra
Ejecutivo 2
Comisión de Defensa de la
Libre Competencia